



# Misulsa Yeongu

Journal of Art History

No.22 2008

## [Special Articles on Buddhist Arts]

Guardian Figures on Both Sides of the Liang Dynasty Buddhist Steles Discovered in Chengdu,  
Sichuan Province, China | Kim Lena

Creation of an Ideal Space: A Study of the Architectural Depiction in the Western Paradise Scenes  
at Mogao Caves | Kim Haewon

Iconography of the Images at the Seokbalsa Cave Temple: An Interpretation in the Context of  
the Avatamsaka Doctrine | Bae Jin-dal

Various Issues Regarding the Bongjeongsa Temple | Lim Namsu

Characteristics of the Wooden Amitabha Buddha in Yongmunsa Temple and Its Votive Inscription |  
Jeong Eun-woo

Iconography of Four Directional Guardians in the Late Goryeo and the Early Joseon Dynasties | Lee Seung-hee

A Buddhist Painting of the Amitabha Triad in Gold Line-drawing in the First Half of the Joseon Dynasty |  
Chung Woothak

## [Articles]

The Marine Transportation for Taxation, Ceramic Industry and Circulation in the Goryeo Dynasty | Jang Namwon

Establishing Date and *Beonjogwan* of the Royal Kiln in Gwangju, Gyeonggi-do | Jeon Seung-chang

The Consciousness of Drifters in Chen Hong-shou's Paintings:

Focusing on *The Pleasure Outing of Ho T'ien-chang* | Chang June-gu

The Widespread of the Orthodox School Style:

An Artistic Exchange in the Eighteenth and Nineteenth-Centuries East Asia | Han Jung-hee

Jean-Denis Attiret and the Spread of Rococo Art in East Asia | Jung Sukbum

Emanuel de Witte's Church Interiors and the Dutch Reformed Church | Lee Hansoon

## [Bibliography on Korean Art in Foreign Languages (2000~2007)]

## [News]

Misulsa Yeonguhoe

Association of Art History

Seoul, Korea

제작 · 공급  
조형교육



9 77 1229 332609

ISSN 1229-3326

# 漕運과 도자생산, 그리고 유통: 海底引揚 고려도자를 중심으로

張南原\*

---

I. 머리말	5. 보령 원산도	6. 군산 야미도
II. 漕運과 자기 운반선의 침몰지역, 그리고 가마터	7. 태안 대섬	8. 태안 마도
1. 고려의 청자수취와 漕倉	9. 무안 도리포	
2. 자기 운반선의 침몰지와 漕運路	IV. 船積도자의 産地와 물품의 구성	
III. 해저인양 고려도자 현황	1. 인양도자의 산지와 그 성격	
1. 신안 증도	2. 도자의 구성과 특징	
2. 완도 어두리	V. 맺음말	
3. 군산 비안도	4. 군산 십이동파도	

---

## I. 머리말

도자기의 물류는 바다나 강과 같은 水路를 통해 이루어져 온 것이 보편적인 현상이다. 따라서 중국, 일본, 동남아, 유럽, 아프리카 등 여러 지역의 海路上에서는 많은 도자기들이 인양되고 있으며, 우리나라에서도 新安船 발굴을 포함 14건의 인양발굴과 여러 건의 수중 지표조사가 이루어져 왔다.

특히 최근 몇 년간 서남해안 일대에서는 수 만점에 달하는 고려시대 도자기가 인양되어 한국 도자사에 새로운 자료를 제공하였음은 물론, 함께 출토된 금속기와 木簡 등은 도자기의 종류와 조형뿐만 아니라 선상생활과 도자의 유통 등에 대한 다양한 정보를 주었다.<sup>1)</sup>

문화재청에 따르면 해저매장 관련 신고된 유물 건수는 고려시대 유물이 전체의 50%로 가장 많고 청자의 수량 또한 많아서 고려시대에 연근해 해상로를 통한 자기 운송이 그 어

---

\* 이화여자대학교 미술사학과 강사

1) 文化財管理局, 『莞島 海底遺物』(1984); 국립해양유물전시관, 『바다로 보는 우리역사』(2003); 同著, 『務安 道里浦 海底遺蹟』(2003); 김영원 외 지음, 『항해와 표류의 역사』(솔, 2003); 국립해양유물전시관, 『도자기길·바닷길』(2004); 국립해양유물전시관·전라북도, 『群山 飛雁島 海底遺蹟』(2004); 日本國立歷史民俗博物館, 『東アジア中世海道』(2005); 國立海洋遺物展示館, 『群山十二東波島 海底遺蹟』(2005); 同著, 『保靈 圓山島 水中發掘報告書』(2007); 同著, 『群山 夜味島 水中發掘報告書』(2007); 同著, 『고려청자 보물선』(2008).

느 시대 보다 활발하였음을 알 수 있다. 또 지금까지 알려진 고려의 약 260개 所 가운데 절반 정도가 전라도 및 충청도에 집중되어 있는데, 이 같은 현상 또한 수공업 제품의 수요가 많았던 開京이나 南京 등지에 水運을 통해 운반하기 쉽다는 지리적 여건과 밀접한 관계가 있을 것이다.<sup>2)</sup>

조선시대에는 고려시대에 비해 전체적으로 자기수요가 더욱 증가하였을 것이라고 추정되지만, 고려말에 이미 陸運이 늘어났다.<sup>3)</sup> 따라서 조선시대가 되면 내륙에 窯場의 설치가 늘어나고, 특히 왕실용 도자 제작을 위한 官窯가 한양과 가까운 경기도 광주군에 별도로 설치되면서 고려에 비해 海路를 통한 도자의 운송은 상대적으로 줄어들었던 것으로 파악된다.<sup>4)</sup>

고려시대 도자의 제작과 사용 과정에는 해상로를 통한 유통과 物流의 문제가 중요하게 작용하였을 것이다. 따라서 유통의 편의와 적절성을 위해 요장의 설치와 船籍 등이 이루어졌을 것이라 추측해 볼 수 있다. 약 10세기 경 초기청자 제작시기에 개경을 중심으로 평안도 태성, 황해도 배천, 경기도 시흥·용인·원당·양주 등지에 집중되어 있던 자기 요장은 차차 서해안, 남해안으로 그 제작 중심이 확대·이동하였던 것으로 파악된다.<sup>5)</sup> 이 같은 가마의 이동과 새로운 요장의 개설은 원료의 조달이나 소비지와 근접성을 위한 여건은 물론 고려국가의 일정한 유통 시스템이 자리 잡으면서 물류의 집적과 선적 등에 유리한 조건을 고려한 결과라고 생각된다.

본고에서는 지금까지 해에서 인양·발굴된 고려시대 도자를 중심으로 그 현황을 정리하고 나아가 도자기 운반로와 제작지의 관계, 특히 漕運의 문제를 중심으로 그 관계성을 살펴봄, 선적과정에서 집적되는 가마군의 유물양상을 파악하여 소비지 유적에서 보여주는 도자사용 현상을 易으로 짚어보고자 한다. 이를 통해 고려초기부터 보이는 가마의 지역 집

2) 박종기, 『500년 고려사』(푸른역사, 1999), pp. 231~232.

3) 『高麗史』卷39, 恭愍王 5年(1356) 6月, “또 수상 운수가 통하지 않아 일체 수송을 다 육로로 하니 해당 관리에게 명령하여 거리의 원근을 측정하여 院과 館을 설치하고 해당 민호에 대하여 복역을 면제해 줄 것이다(漕運不通, 凡所轉輸, 皆從陸路, 宜令有司量地遠近, 營立院館復其土田).”; 『高麗史』卷39, 恭愍王 7年(1357) 4月, “정유일에 왜적이 韓州와 鎭城倉에 침입하였다. 전라도 鎭邊使 高用賢이 바닷가 창고를 내지로 옮길 것을 청하니 왕이 이 제의를 따랐다(丁酉, 倭寇韓州及鎭城倉, 全羅道鎭邊使高用賢, 請徙沿海倉廩於內地, 從之).”

4) 고려 후기 군현제의 변화와 조운제의 변화로 기존에 국가가 조운을 관장하던 것에서 군현이 관장하게 되었고 나아가 왜구의 침탈 등은 해상을 통한 조운의 상당수가 陸運으로 바뀌게 되는 등의 변화과정과 밀접하게 연관되어 있다고 본다. 이정희, 『고려시대 세제의 연구』(국학자료원, 2000), pp. 84~90.

5) 李鍾珉, 「南部地域 初期靑磁의 系統과 特徵」, 『미술사연구』 제16호(미술사연구회, 2002), pp. 226~227; 張起薰, 「窯道具를 통해 본 初期靑磁 窯業의 變遷」, 『미술사연구』 제16호(미술사연구회, 2002), pp. 229~253; 張南原, 「고려전기 해무리굽[옥벽저계] 碗의 지속현상에 대한 추론-동아시아 북방도자와의 관련성을 중심으로-」, 『湖西史學』 제50집(湖西史學會, 2008), pp. 321~353.

중과 이동, 이에 따른 청자 제작양상의 변화를 단편적이지만 漕運이라는 公的 시스템과의 연관선상에서 밝히고자 한다.

## II. 漕運과 자기 운반선의 침몰지역, 그리고 가마터

### 1. 고려의 청자수취와 漕倉

고려의 貢物은 중앙정부가 州·府·郡·縣 등의 지방관청을 대상으로 부과했던 현물세이다. 『고려사』 定宗 4년(949)의 기록을 보면, “光宗이 왕위에 오르자 元甫, 式會, 元尹, 信康 등에게 명령하여 州縣이 해마다 바칠 공물의 수량을 제정하게 하였다”하여 광종대(949~975)에 州縣의 歲貢이 정해졌음을 알 수 있다.<sup>6)</sup> 고려는 신라시대 수취체제가 보여주었던 모순을 극복하기 위해 신라시대 호족들의 독자적 기반을 중앙정부 아래 편제하려 하였기 때문에, 지방제도를 마련해가는 과정에서 수취체제도 함께 정비하게 된 것이다.

본격적으로 정비가 이루어진 것은 후삼국이 통일된 936년 이후, 군현의 이름과 명칭이 개편되고 군현으로부터 공물을 거두는 등, 토지의 분배와 稅源을 파악하기 시작한 태조 23년(940)경부터로 이해된다.<sup>7)</sup> 그러나 태조대 기록을 보면, “내가 비바람을 무릅쓰고 州, 鎭들을 돌아다니면서 성책을 수리하는 것은 우리 백성들로 하여금 도적들의 난을 면하게 하려는 것이다. 이리 하여 남자는 전부 군대로 나가게 되고 여자들까지도 부역에 동원되었다. 그들은 고통을 참지 못하여 혹은 산중으로 도망하고 혹은 관청에 와서 호소하는 자들이 얼마나 많은지 모르겠다”한 것으로 보아 아직 정착되지 못했던 것으로 생각된다.<sup>8)</sup> 이후 광종대를 거치면서 제도가 보강·수정되었고,<sup>9)</sup> 성종대에 이르러야 완성되었던 것이다.<sup>10)</sup>

고려는 지방통치를 위해 군현제를 정비하면서 이미 國初부터 강변 또는 해안에 조창을

6) 『高麗史』 卷78, 志第32, 殖貨1, 田制 貢賦, 靖宗 4年(949), “光宗即位, 命元甫式會元尹信康等, 定州縣歲貢之額.”

7) 태조 23년에는 役分田이 설치되었고, 공물수취를 위한 今有·租藏·轉運使가 이미 존재했던 것으로 보아 이후부터 공물의 수취가 본격화된 것으로 이해된다. 박종진, 『고려시기 재정운영과 조세제도』(서울대출판부, 2000), pp. 47~70.

8) 『高麗史』 卷2, 世家, 太祖 17年 5月(934), “朕承其危緒, 造此新邦, 勞役瘡痍之民豈予意哉, 但草昧之時, 事不獲已 櫛風沐雨, 巡省州鎭, 修完城柵, 欲令赤子得免綠林之難, 由是男盡從戎, 婦猶在役不忍勞苦, 或逃匿山林, 或號訴官府者不知幾許.”

9) 광종 즉위년(949), 州縣의 공물이 정해지고 良田과 호구조사가 이루어지고 있었기 때문이다.

10) 성종 2년(983), 공해전 지급에 관한 규정이 마련되고, 향리직제를 고쳐 戶長·副戶長 등의 새로운 명칭이 조정되는 등 지방지배를 위한 호등제의 편제가 시작되었던 것으로 이해된다(『高麗史』 卷78, 志第32, 殖貨1, 公廩田柴). 이후 성종 5년(986) 전국적인 호구조도가 실시되는 것도 지방지배를 위한 같은 맥락의 조치였던 것으로 볼 수 있다. 이정희, 앞의 책, pp. 38~39.

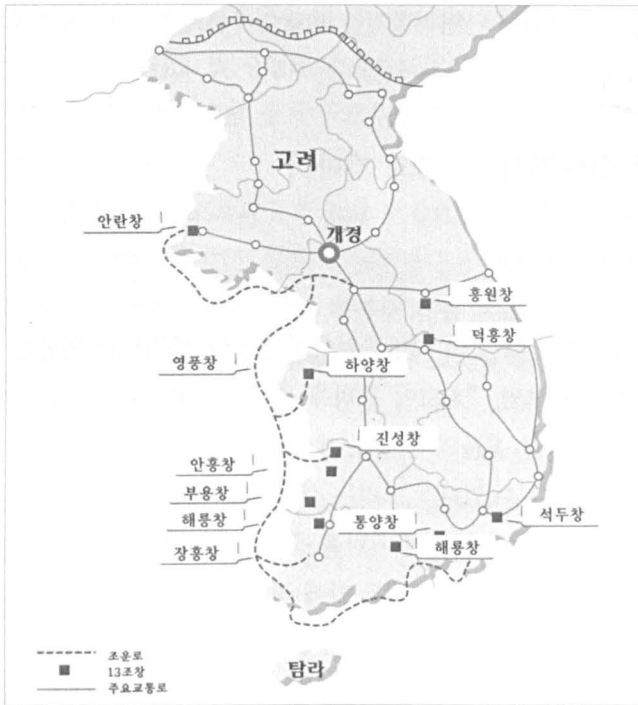


圖 1. 고려시대 13조창과 조운로

설치했는데, 이때 지정된 조창이 충주 德興倉 등 12조창이다.<sup>11)</sup> 그후 현종대(1009~1031)를 거쳐 문종대(1046~1083)에 황해도 장연의 安瀾倉을 추가하면서 13조창이 성립되었다.<sup>12)</sup> 13漕倉은 충북 忠州-德興倉/ 강원 原州-興元倉/ 충남 牙州[牙山]-河陽倉/ 충남 富城[瑞山]-永豐昌/ 전북 保安[扶安]-安興倉/ 전북 臨陂[群山]-鎭城倉/ 전남 羅州-海陵倉 / 전남 靈光-芙蓉倉/ 전남 靈巖-長興倉/ 전남 昇州[順川]-海龍倉/ 경남 泗州[四川]-通陽倉/ 경남 合浦[昌原]-石頭倉/ 황해 長湍-安瀾倉 등이다(圖 1).

조창은 감독관인 判官이 주재했는데, 이들은 外官이지만 중앙에서 직접 파견한 관리였다.<sup>13)</sup> 조창은 촌락을 단위로 영역이 정해져 있었으나 행정기능을 가진 것은 아니어서 인근 군현에 예속되어, 세곡의 수납·운송을 전담하며 중앙의 통제를 받았다.

조세운반에는 현물세를 운반하는 收役이 있고, 공물을 운반하는 수역도 있다. 공물의 징수는 郡縣民의 徭役 징발에 의해 운반되었다. 공물을 운반만 하는 수역이 있고, 생산과 운반을 모두 하는 경우도 있었다. 특히 고려 사회는 아직, 화폐경제 체제가 아니었기 때문에 쌀이나 잡곡, 면포·마포 등으로 조달되는 조세는 물량도 많았고 중량도 무거웠으므로 육

11) 『高麗史』 卷79, 志第33, 殖貨2, 漕運, “國初南道水郡置十二倉…….”

12) 『高麗史』 卷82, 志第36, 兵2, 屯田, “文宗……二十一年(1067)六月制漕運安瀾倉米二萬七千六百九十石于朔北以充軍資…….” 고려사에서 정종때 12조창의 명칭이 나타난 후 황해도 안라창이 처음으로 나타난 때는 문종 21년이다.

상보다는 해로나 수로를 통하는 선박에 의존했다.

세곡을 실어 나르는 선박은 漕船, 조선의 뱃길은 漕運路, 세곡을 모았다가 선적하여 조선을 출발시키는 창고를 漕倉, 수도[개경]의 세곡 수납 창고를 京倉이라 하는데, 국가 재정 중 세곡 의존도가 높았으므로 조운은 중요한 사안이었고, 따라서 이 과정에 국가의 일정한 통제가 있었을 것으로 본다.

州郡에서 거둔 조세는 인근의 漕倉으로 운반되었다가 다음해 4월(개경에서 가까운 곳)이나 5월(개경에서 먼 곳)까지 개경의 京倉으로 운반을 마치도록 규정되어 있었다.<sup>14)</sup> 즉, 전국에서 고을 단위로 징수한 세곡을 그 인근의 강변이나 해안에 설치한 창고에 모아두었다가, 일정한 시기에 선적하여 뱃길로 운반하는 것이다. 사실 음력 6월부터 8월 사이에는 장마나 태풍이 있었으므로 그 기간을 피해 안전하게 조운을 하려면 음력 3월 중으로는 출발을 시켜야 5월까지 안전하게 개경에 도달할 수 있었을 것이다.

해로를 이용하는 漕運과정에는 풍랑과 침몰 등 사고가 잠재되어 있었으므로 그에 대한 처리 방법도 정해두고 있었다. 『고려사』에 따르면, “(조운선이)정한 기한내에 출발하였으나 바람이 순조롭지 못하여 키[棹]잡이 3명 이상, 뱃군[水手], 잡인(雜人-잡부) 5명 이상이 米穀과 함께 침몰한 경우에는 조세를 다시 징수하지 않으며, 제 기한보다 늦게 출발하였으면서 키잡이 뱃군의 3분의 1 인원이 빠져 죽은 경우에는 그 고을의 관장[員], 色典(해당 사무를 맡은 인원), 키잡이 뱃군 등에게 평균하여 징수하게 하였다”고 하였다.<sup>15)</sup>

조창을 경유하는 고려의 조운로는 크게 해안지역과 내륙지역으로 나뉘는데, 내륙에서는 충주 덕흥창과 원주 흥원창이 대표적이다. 충주는 충주劉씨 유궁달의 딸이 태조 왕건의 세 번째 부인이 되는 등 위상이 높았고 고려시대에도 중부지역의 요지였다. 남한강이 관통하고 있어 내륙이지만 조운이 편리하여 경상도 지역과 충청도 지역에서 陸運으로 거두어 들인 세금을 남한강 수계를 통해 운반할 수 있었다.

원주는 성종 14년(995) 전국의 행정구역을 10도 12목으로 개편할 때 충원도(현재 충북)에 소속되었다. 1018년(현종 9)에 군으로 바꾸어, 영월군과 제천군을 속군으로, 평창현·단산현·영춘현·주천현·황려현을 속현으로 포함한 큰 군이 되었으며, 충렬왕때(1308) 원주목으로 승격하여 행정의 중심지가 된다. 남한강의 지류인 섬강이 합류하면서 水系가

13) 『高麗史』卷79, 志第33, 殖貨2, 漕運, “倉置判官, 各以附近輸者倉, 翌年二月漕運近地…….”

14) 『高麗史』卷79, 志第33, 殖貨2, 漕運, “여러 고을들의 租稅는 각각 부근에 있는 여러 창고들에 운반하였다가 이듬해 2월에 배로 나르는데 서울에서 가까운 곳에서는 4월까지, 먼 곳에서는 5월까지, 京倉으로 운반을 끝낼 것이며……(郡租稅各以附近輸諸倉翌年二月 漕運近地限四月 遠地限五月 畢輸京倉……).”

15) 『高麗史』卷79, 志第33, 殖貨2, 漕運, “限內發舩因風, 失利梢工三人以上, 水手雜人五人以上, 并米穀, 漂沒者勿徵, 限外發舩, 梢工水手三分之一敗沒者, 其官色典, 梢工水手等, 平均徵納.”



발달하였고 주변의 철원평야와 문막평야 등 쌀의 생산이 많았던 지역이다.

아직 13창이 완성되기 이전인 정종때에는 12창습에 각각 漕船의 수효를 배정하였던 기록이 있다. “석두, 통양, 하양, 영풍, 진성, 부용, 장흥, 해룡, 해릉, 안흥은 각각 배 6척씩인데 모두 哨馬船이요, 한 척에 1천 섬을 싣게 되어 있었고 덕흥은 20척, 흥원은 21척인데 모두 平底船이며 한 척에 2백 섬을 싣게 되어 있었다”는 내용이다.<sup>16)</sup>

이때 哨馬船은 ‘船底不廣’의 형태였던 것으로 알려지므로 선체 바닥이 뾰족하거나 약간 좁아져 내륙의 水路가 아닌 연안 해로의 항해에 적합한 선박이었던 것으로 추정되며, 平底船은 바닥이 편평하여 내륙의 수로를 운행하기 위해 제작된 배였던 것으로 추정된다.<sup>17)</sup>

그런데 이들 두 종류의 배는 각각 그 용량이 달랐다. 내륙에서 사용했던 평저선은 쌀 200석을 적재할 수 있었고, 해상에서 운행했던 초마선은 1,000석을 적재할 수 있었다. 따라서 할당된 선박을 전체 가동했을 때 수용할 수 있는 1회 총량은 초마선은 6,000석(6척×1,000석)이고, 평저선은 덕흥에서 4,000석(20척×200석), 흥원에서는 4,200석(21척×200석)이었다. 전체를 합해보면 해안의 10개 지역 습에서 움직일 수 있는 물동량은 60,000석(6,000석×10倉), 내륙 2개 습에서 움직이는 물동량은 8,200석(4,000석+4,200석)이었다. 이와 같은 비율은 아마도 고려 중·후기로 가면서 변화되었겠지만 고려중기에 가장 왕성했고, 고려의 조운에서 해상을 통한 수송이 내륙에 비해 월등히 많았음을 보여준다.

## 2. 자기 운반선의 침몰지와 漕運路

구체적으로 자기 운반선의 침몰지역에 대한 지리적 특성과 인근지역의 요장들에 대해 점검해보고자 한다.

고려시대 공물의 품목으로는 黃金, 白金, 白赤銅, 鐵 같은 광물과, 牛皮, 筋, 牛角, 馬, 酒肉, 熊掌, 豹胎, 맹수가죽, 밤, 잣, 해산물, 종이, 기와, 먹, 도자기, 옹기 같은 수공품 및 직물류 등이 있다.<sup>18)</sup> 공물은 그 제작과 조달을 수공업품 생산 ‘所’와 일반 군현들에서 맡았다. 所나 군현에서 완제품이 만들어져 貢上되는 경우와 원자재가 납품되어 개경 등지에서 완제품으로 가공되는 두 가지 경우가 있었는데, 청자를 비롯한 자기류는 前者에 해당했

16) 『高麗史』卷79, 志第33, 殖貨2, 漕運 “靖宗朝, 定十二倉漕船之數, 石頭通陽河陽永豐鎭城芙蓉長興海龍海陵安興各船六艘, 並哨馬船, 一船載一千石, 德興二十艘, 興元二十一艘, 並平底船, 一船載二百石.”

17) 그러나 실제로 전남 해남 연해에서 인양된 莞島船의 경우 바닥이 편평한 평저선의 형태를 띤 것으로 밝혀져, 선박의 구조와 용량에 대한 판단은 차후로 미루고자 한다.

18) 『高麗史』卷78, 志第33, 食貨1, 田制, 貢賦, 文宗 20年(1066) 6月, “諸州縣, 每年常貢, 牛皮筋角以平布折價代納”; 睿宗 3年(1108) 2月, “京畿州縣, 常貢外徭役煩重, 百姓苦之日漸逃流, 主管所司下問界首官, 其貢役多少酌定, 施行銅鐵瓷器紙墨雜所別貢物色, 徵求過極, 匠人艱苦而逃避, 仰所司以其各所別常貢物多少, 酌定奏裁.”

다.<sup>19)</sup> 따라서 미곡의 공상을 위한 조운로는 무겁고 깨지기 쉬운 도자기의 운반과 유통에도 중요한 경로가 되었을 것이다.

지금까지 조사된 고려시대 자기 운반선의 침몰지역은 대개 고려의 조운로상에 있다.<sup>20)</sup> 여기서 몇 가지 가능성을 생각해보자. 첫째, 자기가 공물이었고 자기 운반에 조운선을 활용했을 가능성이 있다. 둘째, 기존의 조운로를 이용하여 貢物이 아닌 청자를 운반했을 가능성도 있다. 셋째, 漕船을 활용하여 공물과 사사로운 판매용품 등을 함께 선적했을 가능성 등을 상정해 볼 수 있다. 물론, 현물 조세가 공물을 포함하는 것이라는 고려의 일반적인 정황을 전제한다면 첫 번째 경우가 유력하지만, 아직 명확히 드러나지 않은 고려의 자기수공업의 실정상 두 번째나 세 번째의 경우도 가능하다고 본다.

고려청자 제작체계에 대한 근본적인 물음을 다시 제기해 보면 강진이나 부안의 청자가 마가 성격상 “官窯”인가 하는 점이다. 일반적인 고려의 수공업품 제작에서 원료의 수급관계를 관영수공업이라는 차원에서 살펴보면, 개경에 관영수공업 장인이 없는 경우 원료의 산지(지방의 所나 군현)에서 가공이 완료되어 납품되지만, 개경에 관영소속 장인이 있는 경우 완제품 보다는 원료나 반가공 상태로 조달되는 경우가 있다. 예를 들어 삼베나 모시의 경우는 산출지에서 가공이 완료되는 한편, 비단[紬]은 관영장인이 존재했으므로 완제품이 아닌 眞絲나 絲의 형태로 개경에 납부되었다는 것이다.<sup>21)</sup> 이런 차원에서 보면, 도자기 제작 장인의 명칭과 직제는 고려의 관영체계 안에서 나타나지 않는다. 또 산지에서 완전한 가공품으로 조달된다. 따라서 조선의 分院이나 중국의 御器廠 같은 관요의 성격과는 차이가 있다고 할 수 있다.

조운선의 운송에 관해서 “문종 33년(1079) 정월에 왕이 명령을 내려 公私漕運에서 키잡이 뱃꾼들이 파괴·침몰되었다거나 (곡물의 일부가) 물에 빠졌다거나 하는 구실을 붙여 가지고 저들끼리 나누어 먹은 자들에게서는 모두 그 곡물을 받아 내기로 제정하였다”는 내용을 보면,<sup>22)</sup> 아마도 公田에 대한 조운과 함께 私田에 대한 田租로서의 조운과정에서 핑계를 대고 물품을 빼돌리는 일도 있었음을 알 수 있다.

최근 태안 정죽리 대섬 앞바다에서 인양된 청자 적재선에서 고려시대 木簡이 발견되었는데, 그 내용 가운데 개경의 여러 사람에게 배분되는 물표가 일부 해독되면서 청자의 제

19) 銅, 鐵 등 원료는 개경의 京匠이 가공할 수 있도록 원재료나 반제품 상태로 납부되었던 것으로 알려져 있다.

20) 일반적으로 도자기의 해상 운송로가 조운로에서 크게 벗어나지 않았을 것이라고 본다. 국립해양유물 전서관, 『도자길·바닷길』(2004), p. 48.

21) 이정희, 앞의 책, pp. 78~79.

22) 『高麗史』 卷79, 志第33, 食貨2, 漕運, 文宗 33年(1079) 正月, “判公私漕運穀米, 梢工水手等, 托爲敗船溺水, 私自分用者, 並令徵之.”



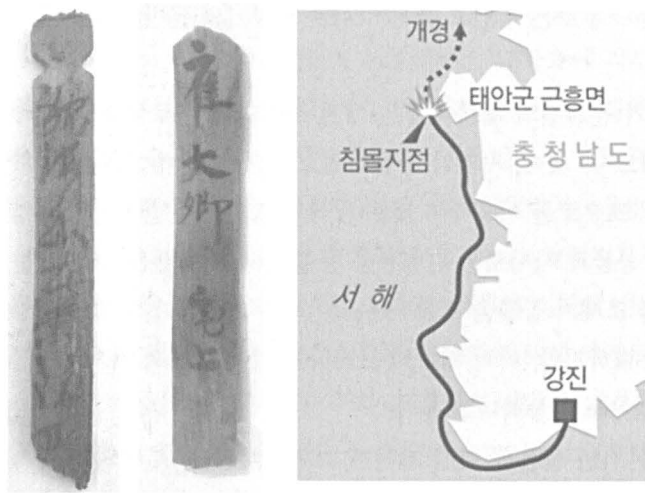


圖 2. 태안 정족리 대섬 해저출토 목간

작과 배분(또는 유통)에 관심이 모아졌다. 정족리 목간은 현재까지 약 34여점이 알려졌으며, 목간의 형태와 내용의 표기 등을 기준으로 몇 가지 유형으로 구분된다.

목간은 모두 도자기의 발송에 관한 내용을 담고 있으나 표기구성에 차이가 있었다. <발송인(사람이름, 지역이름, 간지)/수취인(구체적인 이름, 관직명)/발송물품 수량>으로 표기된 경우와 <수취인000>만 기록된 경우가 있었다. “宅上”이라 하여 직접 아무개 댁에 보낸다는 명시가 있는 것도 있지만 “陰正仁守”, “安永戶”, “崔大卿”과 같이 이름이나 벼슬이름이 함께 나오는 경우도 있어서 직접적 수취자가 아닌, 즉 중간 수취자가 있었을 가능성도 배제할 수 없다. 앞으로 더 많은 자료의 축적이 이루어지면, 조운로를 통한 청자의 운송목적과 유통에 대한 정황이 보다 정확히 파악될 수 있을 것이다(圖 2).<sup>23)</sup>

이와 관련하여 이미 고려중기 이후 증가하는 공물의 대납도 생각해 볼 수 있다. 12세기 이후 공물의 대납 현상이 증대되면서 오히려 공물의 납품을 위한 민간생산이 증가하였을 수도 있다는 점이다. 13세기에 이르러 공물을 대납하는 청부자가 등장하여 諸司官吏, 謀利之人, 貨殖之徒, 郡人住京者 등으로 지칭되고 있었는데, 이들은 지방의 공물을 거두어 미리 대납을 마친 후 나중에 民으로부터 그 댓가를 倍로 받기도 하고, 2~3년 내지 4~5년 치 공물을 미리 징수하기도 했다는 것이다. 이는 당시 공물 대납자가 자신의 물건으로 대납업무를 수행할 수 있도록 물품을 미리 수집, 비축할 수 있는 상황이었음을 반증한다.<sup>24)</sup> 청자의 경우도 예외는 아니었을 것이고, 정족리 목간에 ‘耽津’(탐진, 지금의 강진)이라는

23) 이상의 내용에 대한 기본 정보는 임경희, 「태안 청자운반선 출토 고려 목간」, 『고려청자 보물선, 강진, 태안, 그리고...』(국립해양유물전시관, 2008), pp. 177~183; 임경희·최연식, 「태안 청자운반선 출토 고려 목간의 현황과 내용」, 『신출토 木簡의 향연』(한국목간학회, 제2회 학술대회 발표집), pp. 23~35 참고.

24) 이정희, 앞의 책, pp. 205~206.

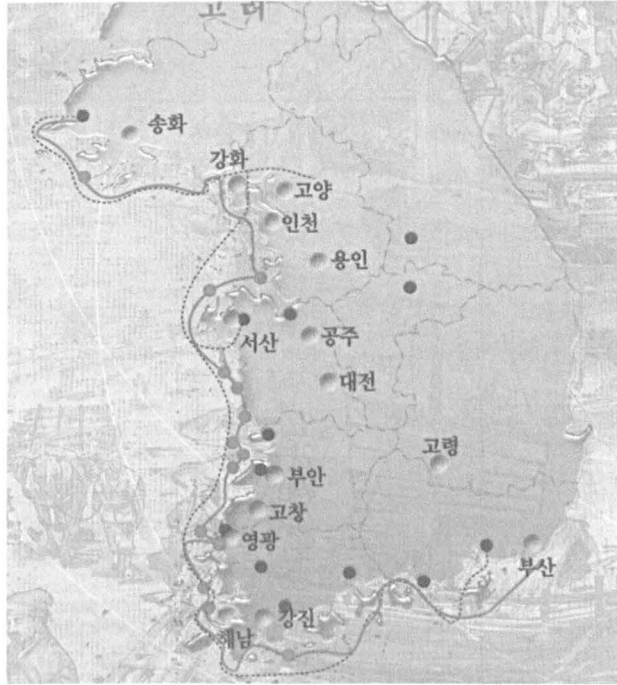


圖 3. 고려시대 조운로와  
침물 도자기 발견 해역

생산지 지명과 개경에서 수취하는 몇 사람의 서로 다른 이름과 직책 등이 적혀있는 점도 공물납부와 연관이 있을 가능성이 있다고 본다.

그러면 실제로 도자기의 인양지점 내지 도자기적재 침물선의 발견위치와 漕倉의 지리적 관계를 살펴보자. 청자의 인양지점 내지 선박 침물지점은 서남해안의 11개 조창을 지나는 조운로에서 멀지 않은 곳이었다(圖 3).<sup>25)</sup> 지금까지 조사 보고된 유적들을 살펴보면, 13개 창 가운데 원주와 충주를 제외하고 모두가 서·남해안지역에 집중되어 있었으므로 연근해 유역을 왕래하는 조운로가 발달되어 있었고, 도자기 운송 역시 그 같은 경로를 따라 이루어졌음을 보여준다. 그러나 현재 도자가 인양되었거나, 선박이 발견된 지점만으로는 해당 유물이나 배가 어느 倉에서 출발한 것인지 명확히 알기 어려우며, 유물의 조형적인 세부 특징을 면밀히 검토한 후에야 판단할 수 있을 것이다(표 1).

12세기 北宋의 徐兢이 편찬하여 출간된 『宣和奉使高麗圖經』에는 1123년 徽宗의 國信使 일행이 고려를 방문하고 돌아가는 여정이 상세하게 나타나 있다. 그 루트를 살펴보면 역시 당시 고려의 조운로와 거의 유사하다(圖 4).<sup>26)</sup> 1115년 거란이 망하고 金이 중국의 북

25) 조운로와 침물지점에 관해서는 해양유물전시관에서 출간된 주1)의 여러 자료에서 밝힌 바 있다. 13조창을 중심으로 고려의 조운활동을 고찰한 연구서로는 한정훈, 「고려시대 13조창과 주변 교통로 연구」, 『한국중세사연구』 23(한국중세사학회, 2007), pp. 153~190.

26) 이하 고려도경에 보이는 북송 사신단의 海路와 재구성한 지도는 徐兢 저, 조동원·김대식·이경록·이상국·홍기표 공역, 『중국 송나라 사신의 눈에 비친 고려풍경-고려도경』(황소자리, 2005) 참조.

〈표 1〉 고려시대 도자 및 도자적재 선박의 발견지역

행정구역	연번	발견지점	발굴유무	수량(점)
양광도 (경기, 충청)	1	충남 당진군 근해		
	2	충남 당진군 근해		
	3	충남 서산군 근해		
	4	충남 태안군 안면도 근해		
	5	충남 태안반도 해저	●	
	6	충남 보령군 근해		
	7	충남 보령시 원산도	●	≒1,500
	8	충남 서천군 근해		
	9	충남 태안군 정족리 대섬	●	23,462
	10	충남 태안군 마도	●	513
전라도	11	전북 옥구군 미성읍 연도리 근해		
	12	전북 군산시 옥도면 근해(무녀도 외)		
	13	전북 군산시 옥도면 비안도 해저	●	3,177
	14	전북 군산시 옥도면 십이동파도 해저	●	8,118
	15	전북 군산시 옥도면 야미도	●	780
	16	전남 영광군 낙월도 근해		
	17	전남 무안군 해제면 도리포 근해		
	18	전남 무안군 해제면 도리포 해저	●	638
	19	전남 목포시 충무동 달리도 근해	●	
	20	전남 신안군 암태도 근해		
	21	전남 해남군 산이면 화원반도 근해		
	22	전남 완도군 고금면 약산도 근해		
	23	전남 완도군 고금면 어두리 해저	●	30,645

방을 차지하게 되었으므로 宋은 가까운 북방향로를 포기하고 대장정의 남방루트를 이용할 수밖에 없었다. 사신단은 북송 宣和 5년(1123) 음력 3월 14일 수도 하남성 開封을 출발하여 절강성 明州[지금의 寧波]에 이르며, 6월 2일에 우리나라 소흑산도의 夾界山에 도착하였다. 이후 우리나라 영해에서 개경까지의 행로를 보면, 협계산[소흑산도]→ 죽도[비금도]→ 고섬섬[임자도]→ 군산도[고군산도]→ 마도[안면도]→ 자연도[대부도]→ 합골[영종도]→ 용골[석모도]→ 예성항으로 나타나 있다. 사신단이 6월 2일에 소흑산도에 도착하여 예성항

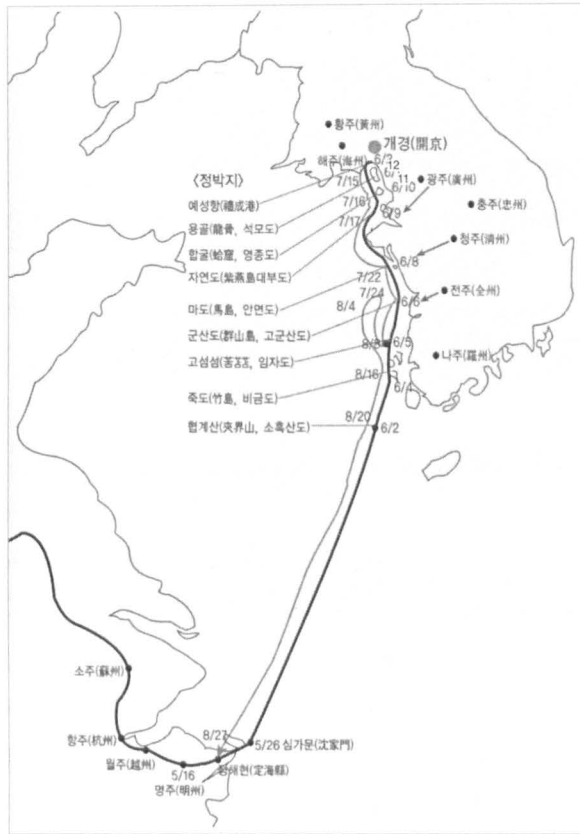


圖 4. <고려도경>에 나타난 神舟의 운항경로

에 입항한 날이 6월 12일이었으므로 소요기간은 10일이다. 그 중간에 경유지마다 정박하여 1~2일을 머물렀고, 근산도·마도·자연도에서는 각각 全州牧使·淸州牧使·廣州牧使의 영접을 받았다.<sup>27)</sup> 당시 사신단이 탔던 배는 특별히 북송황실에서 건조한 神舟였으므로 좋은 성능을 가지고 있었겠지만, 어쩌면 고려의 연근해 운항에는 고려의 배가 더 유리했을 가능성도 있다. 근해의 이동에서 중국 神舟는 더 오랜 시간을 소모했을 가능성이 있는 것이다. 따라서 고려의 평상시 조운로와 거의 일치하는 위 경로의 소요 기간으로 보면, 조운선이 남부지방 倉에서 개경까지 도달하는 데는 더 짧은 시간이 소요되었을 것으로 추정할 수 있다. 물론 중간에 다른 倉을 경유했을 가능성도 있으므로 그 경우 시간은 유동적이었을 것이다.

조운로는 고려에서 많은 양의 물자를 한꺼번에 수송하기에는 가장 적당한 루트였을 것이고 청자는 다른 품목에 비해 중량이 무겁고 깨지기 쉬운 특성을 가지고 있으므로 대부분 해상의 조운로를 따라 운송되었을 것이다. 따라서 해안에 위치한 이른바 '임해도자 수공업

27) 북송 사절단의 상세한 항해경로는 위의 책, pp. 401~463 참조.

단지'의 발달은 필연적이었을 것이다.<sup>28)</sup> 청자를 어떤 방식으로 거두어 선적까지 하였는지는 기록에 나타난 바 없지만, 앞의 정황을 통해 다른 공물들과 마찬가지로 생산지에서 거두어 솥으로 수합하고 일정한 시기에 선적하여 개경 등지로 운반하였을 것으로 추정된다. 그렇다면, 솥의 위치는 도자를 제작했던 지역들과 일정한 관계가 있었을 것이고, 고려초 개경을 중심으로 발달하였던 청자·백자요장이 차차 서남해안 일대로 확산되어 나가는 현상도 고려시대 조세제도와 국가적 통제, 그리고 그 안에서 이루어지는 청자의 제작과 운송이라는 현안과 밀접한 상관관계를 가지고 있을 것이라 본다.

이에 대한 문제는 본 고에서 본격적으로 다루기는 어려웠으므로 필자는 물론 다른 연구자들의 관심을 촉구한다. 전축요를 사용했던 초기청자 요장이 경기·황해·평안도 일대에 분포하다가 시간이 흐르면서 전축요계로부터 변화된 토축요 가마가 서남해안으로 퍼져간다는, 따라서 중부지방 전축요계 자기들이 남서부지방 토축요계 자기들에 비해 그 개시시기가 시간적으로 앞선다는 견해와,<sup>29)</sup> 중부지방과는 서로 다른 요업계통을 가진 가마들이 비슷한 시기에 남부지방에서 발달하였다는 견해의<sup>30)</sup> 차이도 어찌면 고려가 지방을 통치하는 과정에서 완성되는 조세제도와 조운의 시행과정을 검토해 본다면 보다 선명하게 밝힐 수 있을 것이라고 본다.

### Ⅲ. 해저인양 고려도자 현황<sup>31)</sup>

#### 1. 신안 증도 (圖 5)

전라남도 신안군 曾島面 防築里 道德島 앞바다에서 발굴·인양된 유물들로 1975년 8월 조업중이던 어부의 그물에 청자화병 등 6점의 유물이 발견된 것이 계기였다. 1976년 10월 16일에 1차 조사작업에 착수, 이후 9년간 11차에 걸친 발굴·조사가 진행되었다. 발굴·인양된 유물은 크게 나누어 도자기류 및 기타유물 22,000여 점, 동전 약 28t, 紫檀木 1,017개, 船體 조각 445점 등이다. 이중 도자기류는 출토유물 대다수를 이루는 10,000여 점이 龍泉窯系 생산품이며, 그 밖에 定窯系 백자와 景德鎮系 백자도 있다. 금속제품 729점은 祭器

28) '임해도자 수공업단지'라는 말은 필자가 임의로 붙인 것이다. 현대에도 경기도, 전라도, 충청도, 경상도 등 임해지역에 자동차, 철강 같은 대단위 공업단지가 구성되어 있으므로 이에 착안한 것이다.

29) 李鍾玟, 「韓國 初期靑磁의 形成과 傳播-塼築窯와 土築窯를 중심으로」, 『美術史學研究』 240(韓國美術史學會, 2003), pp. 51~75; 장남원, 「고려중기 청자 연구」(혜안, 2006), pp. 107~138.

30) 李喜寬, 「高麗靑磁史上的 康津窯와 扶安窯」, 『高麗靑磁, 康津으로의 歸郷-銘文·符號 特別展』(康津靑磁資料博物館, 2000), pp. 61~80.

31) 조사현황은 주1)의 보고서 및 문화재청 공개자료를 토대로 재구성한 것이다.



圖 5. 신안선의 항로와 도자기

類·촛대·銅鏡·취사용기 등 다양하다. 그밖에 벼루·숫돌·맷돌 등의 석제품도 인양되었다. 목제품으로는 도자기를 담았던 상자와 칠기류 등의 용기가 인양되었으며, 목제상자 안에서는 작은 物票 364점이 함께 발견되었다.

발굴 결과, 해저면 아래서는 길이 약 20m, 너비 6.9m정도의 목선이 매몰된 상태로 발견되었다. 선체 내부에 적재된 도자기들은 크기 70×70×50cm정도의 목제 상자에 정연하게 격납되어 있었는데, 10개 또는 20개씩 끈으로 묶여 포장된 점으로 보아 무역 상품이었음을 알 수 있다. 침몰선은 중국 목선으로, 도자기의 양식, 동전의 글자, 칠기의 干支銘, 목간의 내용 등을 근거로 할 때 침몰 연대는 1331~1350년 경으로 추정되고 있다. 유물은 국립중앙박물관과 국립광주박물관에 소장되어 있다.

## 2. 완도 어두리 (圖 6)

1983~84년에 걸쳐 전남 완도군 어두리 앞 해저에서 고려시대 木船과 함께 30,645점의 청자가 인양되었다. 이 가운데 15점의 매병과 장고 등 특수 대형기에서 철화기법이 사용된 것을 제외하면 거의 대부분은 무문의 청자류이다. 이 외에 반구장경병의 동체에 음각의 연판문을 새긴 것이 있다. 주요 기종 가운데 碗은 다른 기종에 비해 고급으로 변조되어 우선 제작단계부터 질이 고운 태토를 사용하였으며 거의 壘燒하지 않았다. 물론 흑갈색이나 녹갈색을 띤 것들이 포함되지만 다른 기종에 비해 질은 고급이다.



圖 6. 완도 어두리 인양 청자

### 3. 군산 비안도 (圖 7)<sup>32)</sup>

전라북도 군산시 옥도면 소재, 변산반도 북쪽의 비안도 인근 해저에서 인양된 수 백 점의 고려시대 비색청자이다. 어부의 잠수 어로작업 중 우연히 해저에서 청자를 발견하여 신고함에 따라 알려졌다. 문화재청 목포해양유물전시관의 수중 탐사팀에 의해 긴급 탐사가 실시되어 공개되었다. 인양된 청자는 해저에 가라앉았던 것이 오랜 세월이 흐르면서 퇴적층으로 덮였다가 새만금방조제 건설로 주변 물살이 빨라져 해저의 퇴적층이 침식되면서 드러났다. 기형이나 기종 및 문양과 質로 보아 유천리 도요지에서 제작되어 인근의 줄포항을 거쳐 개령 등지의 관청 소용품으로 보급하려던 것으로 추정된다.



圖 7. 군산 비안도 인양 청자

32) 국립해양유물전시관·전라북도, 『群山 飛雁島 海底遺蹟』(2004).



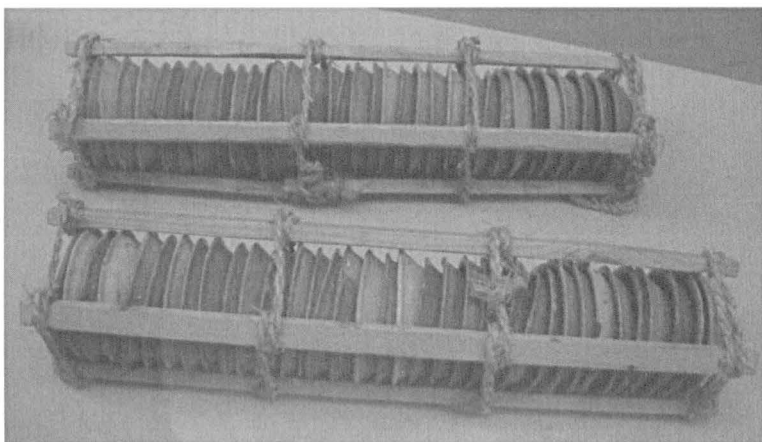


圖 8. 군산 십이동파도 인양  
도자기의 적재상태  
(국립해양유물전시관  
추정 복원)

#### 4. 군산 십이동파도 (圖 8)

십이동파도 수중조사는 군산 옥도면 십이동파도 인근의 안팎해역(E126° 13' 843", N 35° 59' 491")에서 이루어져, 선체 14片을 비롯하여 도자기 8,100여점, 석제 닻장(닻 부속구), 닻줄, 철제 솔, 청동 숟가락 등이 인양되었다. 또 도자기의 운송과 적재에 필요한 짚과 갈대, 나무 썰기 등이 출토되어, 도자기의 적재방법과 재료들을 알 수 있게 되었다.

십이동파도선은 뱃머리를 동서로 향하고, 15° 정도 좌측으로 기울어진 채 매몰되어 있었는데, 구조는 중앙에 평탄한 저판을 깔고, 좌우 양현에 彎曲宗通材를 결합한 전형적인 平底形의 韓船이다. 유물은 청자가 대부분으로, 기종은 대접과 접시가 가장 많았고 그밖에 완, 병, 호 등의 일상생활용기가 주류를 이룬다.

#### 5. 보령 원산도 (圖 9)

충남 보령군 오촌면 원산도리 해안에서 북편으로 약 300m 떨어진 해역에서 1,000점의 고려중기 청자편들이 수습되어 알려졌는데, 음각·상감 등의 질이 좋은 청자들이었다. 원산도에서 출토된 도자기는 완형으로 발굴되지는 않았지만 13세기 전반기의 최고급 청자 파편이 다량이었다. 일부 대접의 굽 안바닥에는 강진지역에서 생산되었음을 확인할 수 있는 'O' 표시가 음각되어 있었다. 음각, 상감, 양각 등의 문양이 많았으며, 규석반침의 양질 자기들이 주류를 이룬다.

#### 6. 군산 야미도 (圖 10)

전북 군산시 옥도면 야미도 근해에서 2005년부터 2006년까지 2차의 조사를 실시하였다.

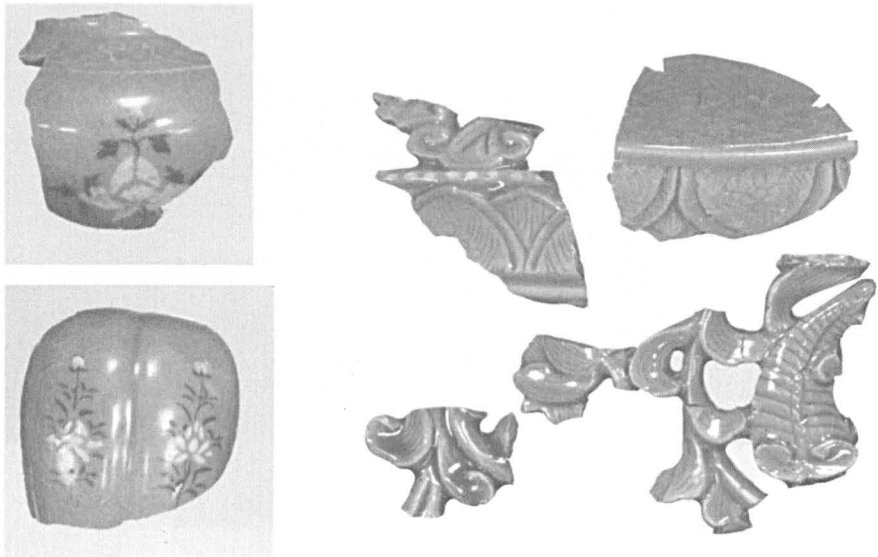


圖 9. 보령 원산도 인양 청자편

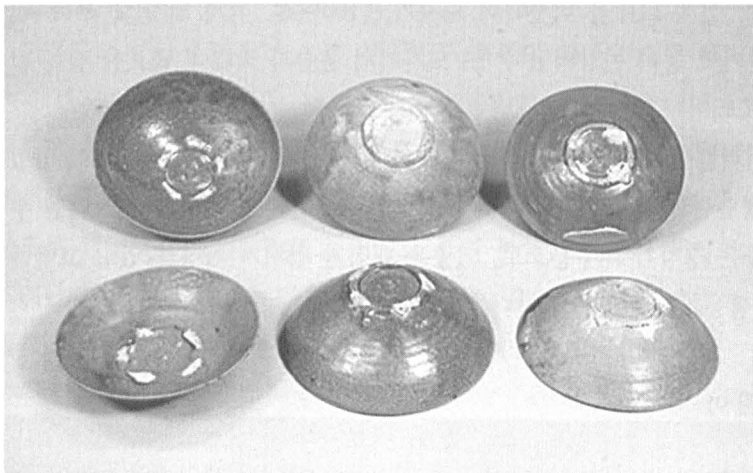


圖 10. 군산 야미도 인양  
조질청자

긴급조사와 발굴조사 결과 780점의 자기와 도기편들이 인양되었으며, 인양 당시 해저에는 유물들이 7.0m깊이의 바닥층에 산발적으로 흩어져 있거나 묻혀 있었고, 일부 지점에서는 청자 대접들이 40여점 이상씩 가지런히 포개어 묻혀 있었다고 한다. 발굴된 청자대접은 전체적으로 높이가 낮고 기벽도 매우 얇아 가벼운 편이며, 거친 태토에 어두운 암갈색조의 유약을 시유했으며, 鎔融 상태가 불량해 유약이 벗겨지고 산화된 것이 많아 서남해역 가마에서 제작되어 개경이나 남경이 아닌 지방 수요를 위해 제작되었을 것이라 추정된다. 그밖에 선상용품으로 보이는 경질도기 대형호와 연질의 도제 시루편 등이 인양되었다.

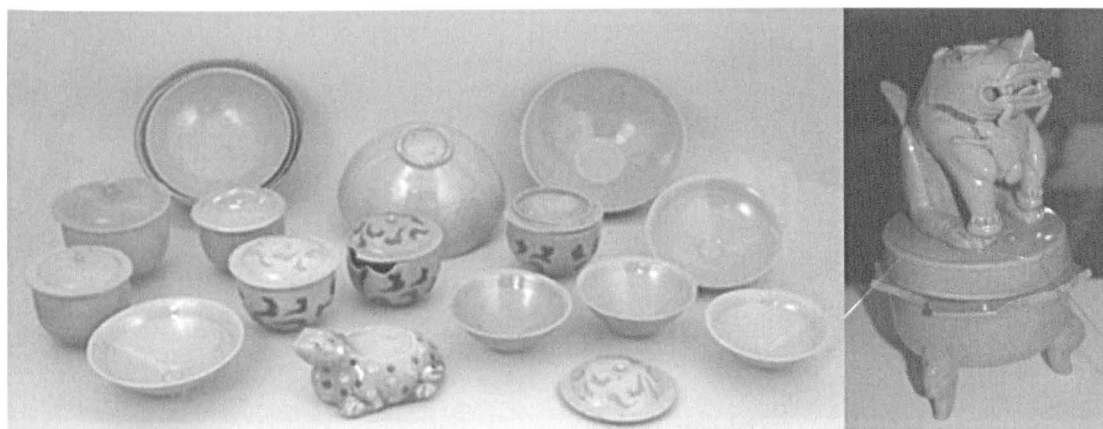


圖 11. 태안 정죽리 대섬 해저인양 청자

## 7. 태안 대섬 (圖 11)

충남 태안군 근흥면 정죽리 대섬 앞바다에서 2007~2008년에 걸쳐 수중 발굴조사를 실시하여 고려청자를 다량으로 적재한 선박을 발견하였다. 발굴조사 지점은 조석간만의 차가 심하고, 조류가 빠른 해역으로 예로부터 安興 일대는 難行梁으로 불릴 만큼 선박침몰 사고가 빈번하여, 운하의 굴착을 시도한 기록이 있다.<sup>33)</sup> 청자는 총 23,462점이 인양되었다.

적재상태는 청자 사이에서 켜기목재가 발견되는 것으로 보아 이전에 조사한 군산 십이동파도와 동일한 적재방법으로 완충재(짚)와 받침 목재켜기를 이용하여 끈으로 묶어 포장한 상태임을 알 수 있다. 또한 과형주자를 缸속에 벧짚으로 완충하여 적재한 유물을 통해 기형에 따라 포장방법을 다르게 하였음을 보여준다.

청자는 다양한 기종·문양·유색·변조방법에서 약간의 차이가 있지만, 굽이나 변조받침의 형식이 유사하여 동일한 시기에 제작된 것으로 보인다. 유약의 시유상태가 매우 좋은 고급품이며, 기종은 瓜形注子, 缸, 鉢, 접시, 완, 받침대, 향로 등 다양하다. 문양은 앵무문, 모란당초문, 철화문, 화염문, 연판문, 어문 등 다양하며, 상감청자는 보이지 않는다. 주

33) 『高麗史』卷16, 世家, 仁宗 12年(1134) 7月, “內侍 鄭夔明을 시켜 洪州 蘇大縣에 운하를 굴착하게 하였다. 이에 앞서 安興亭 아래로 통하는 水路는 사방에서 모여 드는 물살이 거셀 뿐만 아니라 험한 암석이 있어서 왕왕 배가 전복된다 하여 후자가 건의하기를 소대현 경계에 걸쳐 운하를 파고 물을 끌게 되면 뱃길이 가깝고 편리하다고 하였다. 그리하여 鄭夔明을 시켜 소대현의 인접 군에 있는 군졸 수천명을 풀어 운하를 파게 하였으나 결국 성공하지 못하였다(遣內侍鄭夔明, 鑿河于洪州蘇大縣, 以安興亭下海道爲衆流所激, 又有岩石之險, 往往覆舟, 或有獻議由蘇大縣境鑿河道之, 則船行捷利, 遣夔明發旁郡卒數千人, 鑿之竟未就); 『朝鮮王朝實錄』太宗 12年(1412) 11月 8日, “의정부에 명하여 충청도 安興梁 水路에 배가 통행할 방법을 의논하게 하였다(己丑, 命議政府議, 忠淸道安興梁, 水路舟楫通行之術).”



圖 12. 태안 마도 해저 발견 청자

로 모래 섞인 내화토빛을 받침을 사용하여 단독 또는 疊燒하였다. 번조받침 등으로 보면 강진의 용운리 10-Ⅱ층 (나)유형에 가까워 12세기 후반~13세기 전반에 해당할 것으로 본다. 강진에서 생산하여 왕실이나 귀족층을 소비자로 하는 개경을 향해 항해하던 중 침몰된 것으로 추정된다.

## 8. 태안 마도 (圖12)

가장 최근에 조사가 이루어진 곳으로 2008년 5월~7월 긴급조사 및 수중탐사를 실시하여 515점을 인양하였다. 정죽리 대섬과 지리적으로 인접한 곳으로 충남 태안군 근흥면 馬島 서쪽 300미터 해역이며 예로부터 경상, 전라도 조운선의 주요 통과 해역으로 조류와 물길이 빠르고 해난 사고가 잦아 難行梁이라 불리는 곳이다. 수습된 유물의 기종은 대접, 완, 잔, 접시 등 다양하며 같은 기종에서도 문양과 번조방법에서 약간의 차이를 보여 질적 차이가 확인되고 있다. 유물은 번조기법, 문양 등의 양상으로 볼 때, 12세기 후반~13세기 전반 경에 부안 또는 강진에서 제작된 것으로 추정된다. 유물은 주변 해저 지형의 변화로 인하여 갯벌 매장상태의 유물이 노출된 것으로 보이며 4곳의 발굴지점에서 3꾸러미[줄] 단위로 유물이 출토되는 양상이다.

## 9. 무안 도리포 (圖 13)

무안 해제면 송석리 도리포 앞바다 지역으로 3차례에 걸친 발굴조사로 고려시대 청자 638점을 인양했다. 상감청자가 대부분이며 전형적인 14세기 후반 양식을 띤다. 제작지는 강진 대구면 사당리 10호로 명명된 미산부락 부근으로 추정된다. 문양은 구름, 봉황, 국화,

34) 장단원, 「康津유형」의 공우 현상을 통해 본 11~12세기 청자의 성격, 『美術史學研究』 231(韓國美術

유물의 목적, 소비자 역시 크게 차이가 없었을 것이라고 본다. 로 편제되지는 않았지만 일반군현으로서 수공업 생산을 감당했던 부안이나 제주의 환경과 자유로울 수 없었던 당시 수공업 생산현황으로 보아, 所以 편제되어 있었던 강진이다, 所以 의 자기를 사용했었을 것이라고 볼 수 있다. 다시 말하면, 일정한 국가 공납 체계 안에서 고려의 도자 사용자들은 굳이 강진산인지 부안산인지를 가리지 않고 일정한 질과 양식

유형에서 발견되는 청자의 제작양상과 디자인 등을 통해 이미 확인된바 있다.<sup>34)</sup> 될 수 있는 네트워킹상에 놓여 있는 셈이었다. 사실상 이 축적은 칠제도 가마터와 소비지 진·부안·해남·보령·서산 등지의 가마터들은 가장 단거리 루트를 통해 단시간에 연계 현재의 행정구역으로는 전라도·충청도 등으로 구별되지만, 당시 조공문에서 보면 강 공반이 이루어졌다면, 자기의 조형과 제작기술 등은 공동점을 가질 수밖에 없었을 것이다. 있었다면, 그리고 국가의 통제 아래 관리되고 있었다면, 또 같은 조공도를 이용하여 자기의 지금까지 살펴본 것처럼 고려중기를 전후하여 도자의 공납이 같은 수취체제 아래 놓였

### 1. 인양도자의 산지와 성격

## IV. 船積도자의 産地와 物품의 구성

로 뚝뚝가는 시점의 정황을 보여주는 유적이다. 를 제공하며, 문양의 시대적 변천 연구에도 귀중한 자료가 되고 있다. 조선시대 분청사기 또한, 연꽃, 버들무늬를 찍어서 표현하였다. 고려 후기 청자의 특징과 연구에 중요한 자료

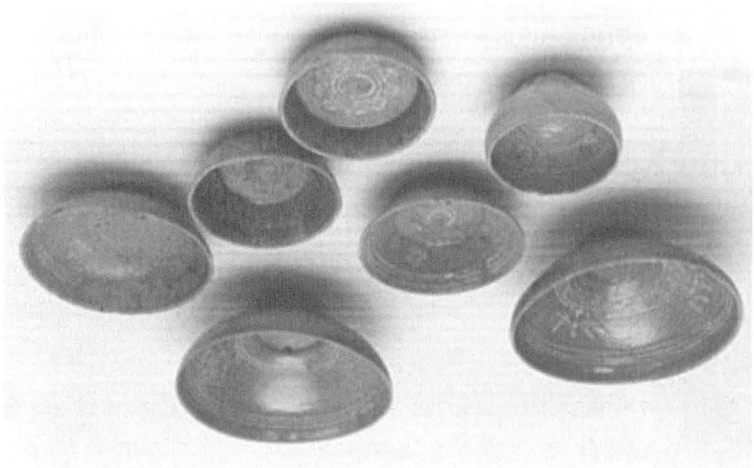


圖 13. 무안 도리포 해저 인양 유물인자

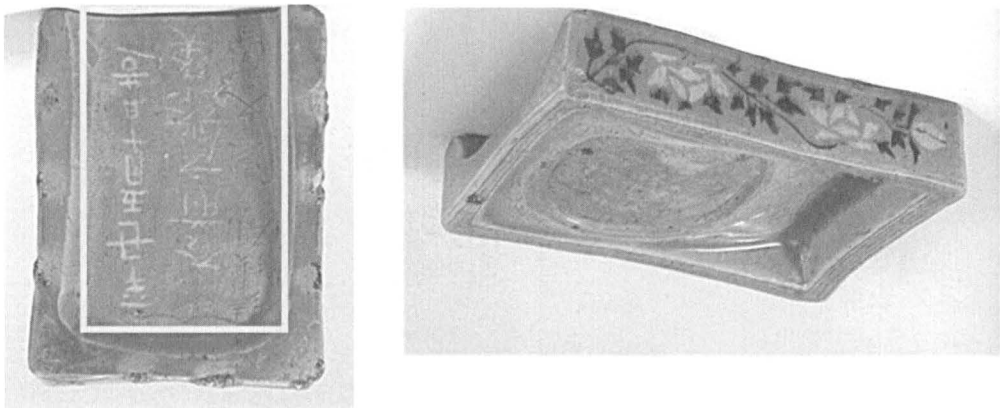


圖 14. 청자상감도란문 '후표'銘벼루, 높이 2.9cm, 길이 13.4, 폭 10.2cm, 삼성미술관 리움

이와 관련하여 삼성미술관 리움 소장 靑瓷象嵌牡丹紋 '후표(1241추정)'銘 벼루의(圖 14) 명문내용을 예로 들어<sup>35)</sup> 康津窯와 扶安窯의 상호관계를 所와 所의 기술자원을 받았던 私窯의 관계로 설정한 연구가 있다.<sup>36)</sup> 그러나 직물류를 비롯한 所의 생산물은 고려시기 군현 공물의 주요 구성요소이긴 하지만 군현의 공물이 그것만으로 구성된 것은 아니었고, 일반 적으로 所에서 생산된 鎏·銀·鐵 같은 품목도 모두 所 이외지역에서도 생산되었다. 더욱 이 새로 생산지가 추가될 경우, 해당지역을 모두 所에 편제시키지는 않았다고 이해된다.<sup>37)</sup> 따라서 부안요의 성격은 私窯로 단언하기는 어렵다.<sup>38)</sup> 오히려 이 벼루의 명문은 강진보다 뒤늦게 그 기층을 전수받아 가마를 운영하게 되었고, 그 같은 관계 속에서 어떤 이유에서 인지 강진大口所의 前戶正 서감부에게 감사의 뜻을 표해야 하는 사안이 생겼으며 그것 이 벼루의 제작으로 표출된 것이 아닌가 싶다.<sup>39)</sup>

- 35) 벼루의 름 안바닥에는 총 3行 24자의 명문이 있는데 2행은 白象嵌으로 1행은 음각으로 각각 새겼다. 내 용은 “후표年 5月10日 大口所의 前戶正 徐敬夫를 위하여 淸자 벼루 한 개를 만들었다. 黃河寺”이다. 36) 李喜薰, 앞의 논문, pp. 61-80.
- 37) 수공업 공물품은 所에서 생산된 것이 대부분이지만, 일부는 향, 부곡이나 일반군현 중에서도 생산되었 다. 한 예로 문종 17년(1063) 翼嶺縣과 西北面 成州 지역에서 황금이 나자, 三利에서 眞精에 물려 지 역공물로 삼을 것을 건의하였으나 결국, 이 지역이 所로 편제되지는 않았다는 것이다. 이같은 결과는 所에 거주하는 사람들이 일반군현에 거주하는 사람들에 비해 신분적으로 차별을 받았을 것이기 때문 이라고 보기도 한다. 서성호, 「고려전기 수공업 연구」(서울대학교 대학원 박사학위논문, 1977); 박종 진, 「고려시기 재정운영과 조세제도」(서울대출판부, 2000).
- 38) 구일회도 이와 같은 이유를 들어 유천리 가마들은 여타의 所가 성립된 이후에 생겨난 요장으로 보아야 하고 所이 所로 편제했을 때 실익이 없었을 것이기 때문에 일반군현의 상태로 요업을 지속했을 것이라 하였다. 구일회, 「부안 유천리 고려도자 연구」, 『美術史論壇』 제25호(한국미술연구소, 2007하반기), pp. 93-96.
- 39) 가마의 운영성격에 대한 탐구는 본 고에서는 다루기에 복잡하고 큰 주제이므로 別稿를 기약하고자 한다.

이 때 개경을 상대로 했던 가마로는 주로 강진과 부안이 해당되며, 완도선에서 보여준 해남 진산리 등의 생산품은 주변지역의 지방수요로 더 많이 실려 나갔을 것이다. 현재 조운로상에서 발견되는 비안도·원산도·정죽리 대섬·정죽리 마도·도리포 등의 적재 도자기는 주로 강진이나 부안산으로 보이는데, 기종과 질·시대에 차이는 있지만 기본적으로 제작유형에서 같은 맥락을 유지하고 있다. 따라서 강진과 부안은 고려국가의 조세와 공납이라는 체제 속에서 상호 보완적으로 수요를 맞추며 일정기간 공존했을 가능성에 주목할 필요가 있으며 漕運의 루트를 공유했다는 관점에서 더욱 긴밀한 기술 및 조형의 관계를 유지했을 것으로 볼 수 있다.

또 예로 ‘○’나 ‘◎’의 음각표기가 있는 청자도 조운과 경창에서의 集積, 그리고 유통을 위한 하나의 표식이었을 가능성이 높다. 이들 표기가 있는 청자는 주로 강진의 사당리 8호, 10호, 23호, 27호, 38호 가마에서만 수습되고 있으며 대부분 규석받침의 양질청자이다. 전세품인 경우도 산지를 알 수는 없지만 질이 매우 좋다. 이들 청자는 강화의 관청리, 파주 혜음원지 같은 국가 관리기관 건물지와 불국사, 실상사 같은 大刹에서만 발견되고 있다.<sup>40)</sup> 따라서 서로 다른 지역에서 수급되는 청자들을 京倉에서 모았다가 수요에 따라 유통시키는 과정의 편의를 위해 제작 당시에 미리 새겨넣도록 했을 가능성도 상정해 볼 수 있을 것이다.

지금까지 인양선의 침몰지점 및 그와 연관되는 조운로, 그리고 인근한 요장들에 대해 살펴해보았다. 그러면 실제로 인양된 도자들의 성격은 어떨까. 같은 배에 선적되었던 것으로 추정되는 인양품들을 보면, 한 지역 가마에서 생산된 도자 뿐 아니라 서로 다른 산지에서 만들어진 도자들이 함께 실려있는 경우도 있었다. 실제로 그 선적물품의 구성을 통해 수량과 비중 등을 몇 예를 통해 알아보자.

## 2. 도자의 구성과 특징

해저에서 인양 출토된 도자들 가운데 계량적으로 출토품의 정황을 파악할 수 있는 곳으로는 완도, 십이동파도, 비안도, 야미도, 도리포 등의 유적이 있다. 물론 세부적인 문양의 종류와 굽형식, 번조받침 등까지는 확인되지 않았지만 어느 정도 유물의 구성과 분포를 파악할 수 있다.

군산 십이동파도 유물은 신고품 622점을 포함하면 모두 8,743점이고, 이 중 신고품을 제

40) 崔宣一, 「靑磁 굽바닥에 새겨진 標識의 實體와 意味-康津窯址 出土품을 중심으로」, 『高麗靑磁, 康津으로의 歸鄉-銘文·符號 特別展』(康津靑磁資料博物館, 2000), pp. 110~117; 한성욱, 「高麗 陰刻 ‘○’ 文과 ‘◎’ 文 靑瓷의 研究」, 『古文化』(한국대학박물관협회, 2007. 12), pp. 133~161.





圖 15. 군산 십이동파도 인양 청자의 기종구성

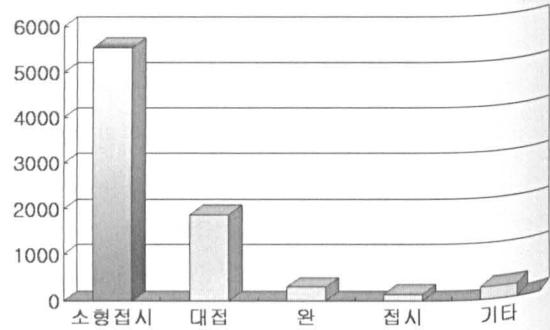


圖 16. 군산 십이동파도 인양 청자의 주요 기종

외하면 청자는 총 8,118점이다(圖 15). 유물의 질과 유색 등으로 보아 해남 신덕리 요지 일대 생산품으로 추정된다. 기종은 다양하나 소형접시가 67%(5,540점), 대접이 23%(1,865점), 완이 3.6%(297점), 접시 1.8%(151점) 등으로 나타났다. 아직까지 해남 신덕리에 대한 전면발굴이 이루어지지 않아 제작품의 비율이나 경향이 분명하지는 않지만, 11세기 말부터 12세기 경으로 추정되는 이 시기에 소형접시가 가장 많은 비중을 보이고 있는 점은 특이하다(圖 16).

완도선에서는 30,645점의 청자가 인양되었다. 구성은 강진 용운리 10호Ⅱ층이나 유천리 7구역 등 전형적인 고려중기 유형의 청자를 생산하던 요장들과 추이를 같이한다고 볼 수 있다. 용운리 10호Ⅱ층에서 碗이鉢이나 접시에 비해 적은 11.4%의 빈도수를 나타내었고, 유천리 7구역에서도 碗은 4.5%라는 빈도를 나타내는 점과 비교하면 비슷한 정황이라고 할 수 있다. 결국, 완도 유물은 발(또는 대접)이나 접시류를 월등하게 많이 생산하던 시기의 산물일 가능성이 높다고 본다. 구체적으로 가장 비슷한 생산지는 해남 진산리 일대로 추정한다.

군산 비안도 인양도자 역시 대부분이 청자이다. 6차에 걸친 조사로 3,177점이 수습되었다.<sup>41)</sup> 신고유물 243점을 제외하면 조사유물은 2,934점이다. 보고서에는 기종, 기법, 문양 등에 대한 별도의 통계수치는 나와 있지 않았지만, 유독 전체유물에 대한 유물목록을 제시하여 유물명과 기법, 기종 등을 명시하였다. 이를 토대로 수습유물 2,934점에 조형적 특성을 정리하면 다음과 같다.<sup>42)</sup>

41) 국립해양유물전시관·전라북도, 『群山 飛雁島 海底遺蹟』(2004).

42) 이하 비안도 출토 청자 2,934점에 대한 속성분석과 통계는 이화여대 대학원 미술사학과 박아연 학생이 2007년 2학기 <한국도자사> 수업에 제출 발표했던 정리결과를 토대로 필자가 재구성한 것이다.



圖 17. 군산 비안도 인양청자

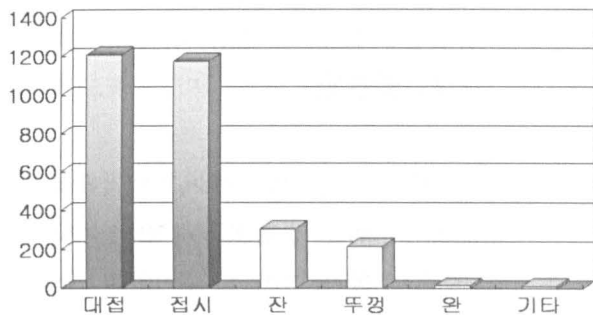


圖 18. 비안도출토 유물 기종 구성 분포

비안도 출토 청자의 기종은 대접·접시·잔·뚜껑·완·합·발 등으로 다양한데(圖 17), 주요기종인 대접은 41%(1,207점), 접시는 40.05%(1,175점), 잔은 10.5%(308점), 뚜껑은 7.4%(217점) 등이었으며, 완의 비율은 십이동파도 시기보다 줄어 0.51%(15점)이었다. 비안도 청자에는 전체의 60%가량에 문양이 장식되어 음각(47%, 1,378점) > 양각(13%, 390점) > 상감(0.2%, 7점)의 순으로 나타났으며 무문은 약 40%에 달했다(圖 18). 그러나 철화, 백화기법은 보이지 않았다. 기종상 대접이 가장 많았으므로 문양 종류 가운데도 연판문(46%)과 앵무문(35%)이 가장 많았고 그 외에 모란문, 당초문 등이 뒤따랐다. 기종과 기법 문양 간에 일정한 함수관계가 있었다.<sup>43)</sup>

한편, 발굴자는 비안도 유물에 대한 과학적 성분분석을 통해 산지를 추정할 바 있다. 태토의 규소 함량에서는 비교적 유천리·진서리 지역과 유사하지만 일치하지 않았고, 유약에서는 유천리, 진서리와 거의 같게 나타나, 같은 요업군에 속하는 것으로 추정되었다.<sup>44)</sup> 이에 유물의 속성을 유천리 출토품과 비교해본 바 기종의 비율, 문양 비중, 번조반침 등에서 유천리 7구역 요지군 출토상황과 유사하여 생산지와 소비지로의 출고품 간에 동반유형이 일치하고 있음이 확인되었다.

지금까지 살펴 본 인양품들은 대략 같은 요지에서 생산된 품목으로 구성된 것으로 추정되었다. 그러나 군산 무녀도 인근에서 일괄로 신고된 유물 가운데는 산지가 완전히 다르다고 판단되는 매우 질이 떨어지는 조질청자가 양질청자와 함께 있어서 선적도자의 구성에 대해서는 추가 자료를 주시할 필요가 있을 것이다. 다만, 신안선과 같은 遠航의 경우는 주문에 따라 여러 지역에서 수합된 도자를 운반하였던 것으로 보이지만, 인근해에서 불과

43) 圓光大學校博物館·馬韓百濟文化研究所, 『扶安 柳川里 7區域 靑磁窯址群 發掘調査報告書』(2001).

44) 주31) 보고서.

1개월 이내에 이동할 수 있는 경우 여러 지역의 倉에 정착하면서 서로 다른 도자를 집적할 필요가 있었겠는가 하는 점이다. 왜냐하면 京倉에서는 별도로 창고를 두어 납품받은 공물을 수납하고 방출할 때 필요에 따라 선택할 수 있었을 것이기 때문이다.

## V. 맺음말

지금까지 발굴이 이루어진 해저유적 도자에 대해 그 개요와 발굴내용, 인양지점을 통해 고려시대 漕倉 및 漕運의 문제와 결부시켜 고찰해 보았다.

그동안 확인된 고려의 所 가운데 절반가량이 전라도와 충청도에 집중된 것도 수공업 제품의 수요가 많았던 개경에 해상 교통로를 통해 운반하기 쉬운 지리적 요인에 기인하는 바 컸을 것이며, 다른 물품에 비해 무겁고 파손되기 쉬운 자기는 고려시대 해상의 조운로에서 중요한 물품이었을 것이다.

조운로는 고려에서 많은 양의 물자를 한꺼번에 수송하기에 가장 적당한 루트였을 것이고, 다른 공물들과 마찬가지로 생산지에서 거두어 倉으로 수합되고 일정한 시기에 선적되어 개경 등지로 운반되었을 것으로 추정된다. 倉의 위치 또한 도자를 제작했던 지역들과 일정한 관계가 있어서 공납품의 수급관계 속에서 요장의 개설과 흥망이 이루어졌을 확률이 높다.

따라서 고려초 개경을 중심으로 발달하였던 청자·백자요장이 차차 서남해안 일대로 확산되어 나가는 현상도 고려시대 조세체제 확립과 그에 따른 국가적 통제, 그리고 그 안에서 이루어지는 청자의 제작과 운송이라는 현안과 밀접한 상관관계를 가지고 있을 것이라 본다.

즉, 고려초 개경 인근 가마터의 자기 생산만으로 부족한 공급을 공물로 거두게 되면서 자기 제작지가 확대되며, 고려의 전국적 지배체제 확립과 조세제도의 완성이 이루어지는 10세기 말경부터 11세기 초에 이르면 조운로에 인접한 서남해안 일대에서 요장이 활성화되기 시작했을 것이다. 해남, 고흥, 강진, 영광, 부안, 보령 등 대부분의 대규모 요지들은 조운로에 위치했던 사실과 깊은 관계가 있을 것이다. 따라서 서남부지역 토착요의 발달과정에 대한 국가적 수공업 생산과 조달이라는 요업 구조적 차원에서의 환기가 필요하다.

이 때, 강진과 부안은 같은 조운체계에 놓여있었으므로, 세부적인 제작조형에는 차이가 있었을지라도 서로 동시적으로 또는 보완적으로 제작이 이루어졌을 것이다. 부안지역보다 먼저 대규모 자기소가 개설되었던 강진지역은 고려말까지 주변지역에 기술적, 조형적 영향을 주었을 것이고, 그 가운데 부안은 所로 지정되지는 않았지만, 공적인 통제 아래 유천리를 중심으로 활동했을 것이다.

해상 교통로 상에서 인양 조사된 도자들, 다시 말해 유통과정에서 발굴된 도자들은 생산지를 떠났으나 아직 소비지에 도달하지 않은 물품들이다. 따라서 정확한 산지의 추정이나, 소비의 주체를 알아내기란 쉽지 않다. 해저인양 도자들이 주는 많은 암호들을 풀어내기 위해서는 결국 생산지에 대한 연구와 소비지에 대한 해석, 그리고 유통의 과정의 속성이 상호 유기적으로 파악될 때 가능하며, 그것을 바탕으로 고려의 도자제작과 사용 실상에 다가갈 수 있을 것이다.

**주제어:** 해저인양도자(海底引揚陶瓷, salvaged ceramics), 수운(水運, water(or marine) transportation), 조운(漕運, the marine transportation route for taxation), 조창(漕倉, storage for collected goods from taxation), 공물(貢物, goods for taxation)

투고일 2008년 7월 23일 | 심사기간 2008년 8월 4일~8월 27일 | 게재확정일 2008년 9월 17일

## 참고문헌

### 【史料】

- 『高麗史』  
『宣和奉使高麗圖經』  
『新增東國輿地勝覽』  
『朝鮮王朝實錄』

### 【國文論著】

- 姜京南, 「坡州 惠陰院址 出土 高麗靑磁 研究-編年과 性格을 중심으로」, 『文化史學』 21, 韓國文化史學會, 2004.
- \_\_\_\_\_, 「부안 유천리 고려청자의 운송과 사용」, 『다시 찾는 비취색의 꿈』, 국립전주박물관, 2006.
- 강봉룡, 「해남지역 청자 생산의 역사·지리적 배경」, 『海南의靑磁窯址』, 해남군·목포대학교박물관, 2002.
- 강은경, 『고려시대 호장층 연구』, 혜안, 2002.
- 구산우, 『고려전기 향촌지배제연구』, 혜안, 2003.
- 김영원 외, 『항해와 표류의 역사』, 솔, 2003.
- 金炫榮, 「高麗時期的 所에 對한 再檢討」, 『韓國史論』 15, 서울대학교 國史學科, 1986.
- 김현정, 「고려시대 청자상감 명문기와편을 통해 본 扶安窯」, 『백산학보』 72, 2005. 8.
- 노명호·전덕태·윤선태·윤경진·임기환, 『한국고대중세 지방사회의 제문제』, 집문당, 2002.
- 朴宗基, 『高麗時代部曲制研究』, 서울대학교出版部, 1994.
- \_\_\_\_\_, 『5백년 고려사』, 푸른역사, 1999.
- \_\_\_\_\_, 「京畿 北部地域 中世 郡縣 治所와 特殊村落 變化研究」, 『北岳史學』 第8集, 北岳史學會, 2001.
- 朴鍾進, 「고려시기 '수취단위' 의 의미와 속현의 지위」, 『역사와 현실』 32, 1999.
- \_\_\_\_\_, 『고려시기 재정운영과 조세제도』, 서울대학교출판부, 2000.
- 신안식, 『고려 무인정권과 지방사회』, 경인문화사, 2002.
- 安秉佑, 「고려시대 수공업과 상업」, 『한국사』 6, 한길사, 1994.
- \_\_\_\_\_, 『高麗前期 財政構造』, 서울대학교출판부, 2002.
- 魏恩淑, 『고려후기 농업경제연구』, 혜안, 1998.
- 尹龍二, 『韓國陶磁史研究』, 文藝出版社, 1993.
- \_\_\_\_\_, 「태안 대섬 해저출토 고려청자의 성격」, 『고려청자 보물선 태안, 강진, 그리고...』, 강진청자 박물관, 2008.
- 이상선, 『고려시대 사원의 사회경제사연구』, 성신여자대학교출판부, 1998.
- 이정희, 『고려시대 세제의 연구』, 국학자료원, 2000.

- 李鍾玟, 「始興 芳山洞 初期靑磁 窯址 出土品을 통해 본 中部地域 埴築窯의 運營時期」, 『美術史學研究』 228·229, 韓國美術史學會, 2000.
- , 「南部地域 初期靑磁의 系統과 特徵」, 『미술사연구』 16, 미술사연구회, 2002.
- 李喜寬, 「高麗靑磁史上的 康津窯와 扶安窯」, 『高麗靑磁, 康津으로의 歸郷-銘文·符號 特別展』, 康津靑磁資料博物館, 2000.
- 張起熏, 「窯道具를 통해 본 初期靑磁窯業의 變遷」, 『미술사연구』 16, 미술사연구회, 2002.
- 張南原, 「康津유형의 공유 현상을 통해 본 11~12세기 청자의 성격」, 『美術史學研究』 231, 韓國美術史學會, 2001.
- , 「고려시대 경기지역 窯業의 성격」, 『古文化』 63, 韓國大學博物館協會, 2004.
- , 「高麗前·中期靑磁의 生産と流通」, 『貿易陶磁研究』 25, 日本貿易陶磁研究會, 2005.
- , 『고려중기 청자 연구』, 혜안, 2006.
- , 「고려전기 해무리굽[옥벽저계] 碗의 지속현상에 대한 추론-동아시아 북방도자와의 관련성을 중심으로-」, 『湖西史學』 제50집, 湖西史學會, 2008.
- 鄭良謨, 『韓國의 陶磁器』, 文藝出版社, 1991.
- 崔健, 「靑磁窯址의 系譜와 展開」, 『미술사연구』 12, 미술사연구회, 1998.
- 崔宣一, 「靑磁 굽바닥에 새겨진 標識의 實體와 意味-康津窯址 出土品을 중심으로」, 『高麗靑磁, 康津으로의 歸郷-銘文·符號 特別展』, 康津靑磁資料博物館, 2000.
- 한국역사연구회, 『고려의 황도 개경』, 창작과 비평사, 2002.
- 韓盛旭, 「高麗 陰刻 '○' 文과 '◎' 文 靑瓷의 研究」, 『古文化』 70, 한국대학박물관협회 2007. 12.
- , 「신안선 출토 고려청자의 연구」, 『지방사와 지방문화』 10, 역사문화학회, 2007.
- 홍승기, 『고려사회경제사연구』, 일조각, 2001.

### 【日文論著】

- 日本國立歷史民俗博物館, 『東シヤ中世海道-海商·港·沈沒船』, 毎日新聞社, 2005.

### 【圖錄】

- 國立光州博物館, 『康津 三興里窯址Ⅱ』, 2004.
- , 『천년의 세월, 그 빛 날다-강진 삼흥리가마터 출토 유물전』, 2006.
- 國立中央博物館, 『新安海底文物』, 1977.
- , 『高麗靑磁名品特別展』, 1989.
- , 『高麗陶磁銘文』, 1992.
- , 『康津龍雲里靑磁窯址 發掘調査報告書-圖版編-』, 1996.
- , 『康津龍雲里靑磁窯址 發掘調査報告書-本文編-』, 1997.
- 국립해양유물전시관, 『마다로 보는 우리역사』, 2003.
- , 『務安 道里浦 海底遺蹟』, 2003.

- \_\_\_\_\_, 『도자길·바닷길』, 2004.
- \_\_\_\_\_, 『群山十二東波島 海底遺蹟』, 2005.
- \_\_\_\_\_, 『保靈 圓山島 水中發掘報告書』, 2007.
- \_\_\_\_\_, 『群山 夜味島 水中發掘報告書』, 2007.
- \_\_\_\_\_, 『고려청자 보물선』, 2008.
- 국립해양유물전시관·전라북도, 『群山 飛雁島 海底遺蹟』, 2004.
- 木浦大學校博物館, 『海南郡 山二面 綠靑磁陶窯址-全南 海南郡 山二面 珍山里』, 1987.
- 文化公報部 文化財管理局, 『新安海底遺物 資料編 I』, 1983.
- \_\_\_\_\_, 『新安海底遺物 資料編 II』, 1984.
- \_\_\_\_\_, 『新安海底遺物 資料編 III』, 1985.
- \_\_\_\_\_, 『新安海底遺物 綜合編』, 1988.
- \_\_\_\_\_, 『莞島海底文物』, 1985.
- 圓光大學校 馬韓百濟文化研究所, 『高敞雅山담水沒地區發掘調查報告書』, 1985.
- \_\_\_\_\_, 『扶安 柳川·鎮西里 靑瓷窯址調查』, 1994.
- \_\_\_\_\_, 『扶安 鎮西里 20號 靑瓷窯址』, 『各地試發掘調查報告書』, 2000.
- \_\_\_\_\_, 『扶安 鎮西里 靑瓷窯址-第18號 窯址 發掘』, 2001.
- \_\_\_\_\_, 『扶安 柳川里 7區域 靑磁窯址群 發掘調查報告書』, 2001.
- 海剛陶磁美術館, 『벽돌가마와 초기청자』, 2000.



## 〈Abstract〉

The Marine Transportation for Taxation,  
Ceramic Industry and Circulation in the Goryeo Dynasty

Jang Namwon \*

Ceramics have for centuries been transported by maritime routes, in general, via sea or rivers. Not surprisingly, therefore, numerous wrecks of ships used for transporting ceramics are being recovered from the “maritime silk roads” of China, Japan, the Southeast Asia, Europe, Africa and as well as Korea. There have been 14 underwater excavations, including “Sinan” and other underwater researches.

In recent years, tens of thousands of ceramics of the Goryeo dynasty have been recovered from the seacoasts of the southwestern part of Korea, providing new materials for the study of the history of Korean ceramics. Moreover, the metal artifacts and *mokgan* (木簡, wooden tablets) that were found with the ceramics yield diverse information on the types and shapes of ceramics, as well as shipboard life and ceramic distribution.

According to the Cultural Heritage Administration of Korea, 50% of the reported underwater wreckages in Korea’s seas are from the Goryeo dynasty and celadon comprises a large part of it. This indicates that the marine transportation was the most prevalent transportation method for ceramics in the Goryeo dynasty. There were approximately 260 *so* (所, artifact manufacturing places), and more than a half of them were concentrated in Jeolla and Chungcheong Provinces, with the most accessible geographical condition to ship artifacts to Gaegyeong and Namgyeong where the demand for such goods was very high.

Since the most appropriate means to transport large quantities of goods in the Goryeo period was through marine shipping, tributes were collected into 13 *chang* (倉, entrepots), 11 of which were in the southwestern shore of Korea and two inland, and they were regularly loaded. Therefore, one can verify the close links between the relocation of celadon and porcelain kilns to the southwestern part of Korea from

---

\* Lecturer, Ewha Womans University

Gaegyeong, once the central ceramic production area in the early Goryeo dynasty, and the taxation system and its national control. Furthermore, I believe that this is also closely interrelated to the production of celadon and its transportation. In other words, by the late tenth and eleventh centuries when the Goryeo's central government and taxation system were established, celadon kilns in the southwestern part that are also close to the marine transportation route, began to be vitalized. Large celadon production areas such as Haenam, Gangjin, Yeonggwang, Buan, and Boryeong happen to be also situated on the marine transportation routes.

At that time, Gangjin and Buan were linked by the same marine transportation system, and they thus produced celadon at the same time and supplemented each other, although details may have differed in some formative ways. Celadon kilns were built in Gangjin prior to Buan, and until the end of Goryeo period the peripheral kilns were under the influence of Gangjin in technical and formative ways. Among them, Buan produced celadon under the official control centering on Yucheon-ri although it had not been named as *so* (所).

Ceramics recovered from the underwater shipwrecks – in other words, those refloated in the process of distribution – are the ones that left the production area but had not yet reached the consumers. It is thus difficult to deduce either the producers or the consumers. This should be feasible only when further studies are carried out on producers, consumers, and the distribution process, and based on understanding of their mutual and organic relations one should be able to investigate the actual circumstances of production and consumption of Goryeo celadon.