

조선 후기 통제영의 군선 건조와 養松處 관리

송 기 중*

- I. 머리말
- II. 통제영 소속 경상우도 군선의 관리 규정 변화
- III. 통제영의 목재 조달과 군선 건조
 - 1. 장인의 동원과 목재 조달
 - 2. 양송처 관리와 松案
- IV. 맺음말

국문초록

군선 건조는 수군 전력 운영의 핵심적인 부분이었다. 군선 건조에 관한 조선 정부의 지침은 크게 개삭·개조 규정과 양송처에 관련된 규정이다. 통제영 소속 경상우도 군선은 철정의 도입으로 개삭은 없어지고 개조 기간은 점차 늘어났다. 통제영 소속 경상우도 수군선의 개조 비용은 자체적으로 마련했고, 군현의 개조 비용은 대동저치미로 마련되었다가 점차 환곡으로 이를 대체해 갔다.

통제영의 군선 건조는 이러한 중앙의 규정을 크게 어기지 않는 선에서 진행되었다. 통제영은 8개 선단[鯨]을 보유했다. 이들 군선의 크기는 선종과 탑승 지휘관의 지위에 의해 결정되었다. 이러한 크기를 고려해

* 해군사관학교 해양연구소 충무공연구담당 / thdrlwnd-@hanmail.net

필요한 선재, 철물, 육물의 양도 다르게 책정되었다. 인력은 크게 목수, 야장, 목재 채취 및 운반군 등 세 부류로 구분되었다.

군선 건조 중에서 가장 중요한 업무는 선재의 원활한 공급이었다. 이를 위해 통제영에서는 기초 장부인 『송안』을 작성했다. 이 장부는 양송처의 이름, 크기, 상태 등을 정밀하게 기록했다. 이를 통해 19세기까지 통제영은 군선의 건조와 유지를 위해 중앙 규정을 바탕으로 여러 방안을 마련하고 이를 계속 실행해 왔음을 알 수 있다.

◆ 주제어

송정, 송안, 통제영, 좌선, 양송처

I. 머리말

임진왜란 이후 조선 정부는 바다로부터 오는 적을 막기 위해 많은 노력을 기울였다. 이를 위해 조선 정부는 수군진의 정비, 병력 동원 방식의 개편, 원활한 재정운영을 통해 수군 방어체제를 유지했다. 이러한 요소 중에 조선 정부가 특별히 관심을 가진 부분은 바로 군선의 관리이었다. ‘송전을 禁護하고 船政을 검찰하는 것이 수사의 제일 업무’라는 말은 당시 군선 관리의 중요성을 잘 알려준다.¹⁾

그러나 군선의 유지에는 여러 가지 제한이 있을 수밖에 없다. 금속 기술이 부족한 당시에 배의 재료는 목재였다. 목재는 가공이 상대적으로 쉬울 뿐만 아니라 주변에서 쉽게 구할 수 있다는 장점이 있지만, 일정기간이 지나면 부패로 인해 손상이 쉬운 자재라는 단점도 있다. 그러므로 이러한 단점을 보완하기 위해서는 여러 가지 제도적인 장치가 필요했다.

이에 따라 군선 관리를 전문적으로 하는 船直을 두거나 주기적으로 煙薰을 실시하는 등 여러 가지 군선 관리 방안을 마련했다. 여러 방안 중에서 가장 비중이 큰 것은 군선의 건조로부터 퇴역 때까지 船齡을 정하고, 이에 따른 여러 가지 비용을 책정하는 것이었다. 이러한 과정은 백성들의 많은 부담을 요구하는 것이었다. 그러므로 조선 정부는 법전이나 절목을 통해 법적 근거를 마련하여 군선을 관리하고자 했다.

지금까지 군선 연구는 상당한 연구 성과를 축적했다. 본래 군선 연구는 군선 구조의 해명하는 데서 시작했다.²⁾ 이후 충무공 이순신에 관한 관심이 증폭되면서 임진왜란 당시 거북선의 구조를 해명하는 논의가 활발해졌다.³⁾ 최근에는 군선 구조에만 관심을 가지는 것에서 벗어나 군선

1) 『承政院日記』 1826冊, 純祖 卽位年 8月 16日.

2) 金在瑾, 『朝鮮王朝軍船研究』, 일조각, 1977.

3) 임진왜란 당시 귀선의 건조에 대한 연구사 정리로는 박제광, 「거북선 구조에 대한 제 학설」, 『이순신연구논총』 13, 2010을 참조할 수 있다. 최근 임진왜란기 거북선 복원에 관한 연구로 정진술, 「임진왜란 시기 거북선의 복원을 위한 구조탐색」, 『충무

의 승무원 분석, 군선 배치 실태의 변화, 改製[수리]·改造[건조] 규정의 변화, 목재 관리까지 다양한 측면에서 연구가 진행되고 있다.⁴⁾ 이들 연구 성과로 인해 군선 건조 과정에 대해 상당히 많은 부분이 밝혀졌다.

하지만 각 기관에서 실제로 군선을 어떠한 과정을 통해 건조하며, 시간은 얼마나 소요되는지, 투입되는 인원은 얼마인지 등의 실제적인 사례 연구는 여전히 부족한 상태이다. 사례 연구는 수군진에서 어떤 과정을 거쳐 군선을 건조·운용해왔는지 그 실상을 밝힐 수 있다는 점에서 중요하다. 통제영은 충청·전라·경상도 수군의 ‘총사령부’라는 대표성이 있을 뿐 아니라 많은 자료를 남기고 있어서 수군진의 군선 건조 방식을 살펴보는 데 가장 적합한 사례라고 생각된다. 이에 본 연구는 통제영의 군선 건조 실태를 조명하여 당시 수군진의 군선 건조 실태의 일단을 살펴보고자 한다.

II. 통제영 소속 경상우도 군선의 관리 규정 변화

조선 정부는 임진왜란 이후에도 戰船[관옥선]을 주력전투함으로 활용하고자 했다. 조선 정부가 다른 군선을 선택할 수 있었음에도 전선의 운용을 고수한 이유는, 전선의 우수함이 임진왜란을 통해 입증되었을 뿐 아니라 청이나 일본과 같은 국가의 침입에 대응하고자 하는 조선 정부의 전략에도 부합했기 때문이다. 이에 따라 17세기에는 수군진과 연해 군현에 주력전투함인 전선의 배치가 확대되었다.

공이순신과 한국해양』 6, 2020이 주목된다.

- 4) 지금까지 조선 후기 군선에 관한 연구 성과로는 다음과 같다. 송은일, 「조선시대 전라 좌수영의 軍船 材木 관리와 조달」, 『해양문화연구』 4, 2010; 송기중, 「17~18세기 수군 軍船의 배치 변화와 개선 방안」, 『東方學志』 169, 2015; 송기중, 「대동법의 실시와 軍船役 규정의 정비 - 충청·전라·경상도를 중심으로 -」, 『朝鮮時代史學報』 72, 2015; 김병륜, 「조선후기 선박의 櫓 구조와 軍船 格軍의 편성과 운용」, 『역사민속학』 54, 2018; 김현구, 「19세기 후반 통제영 8진선 船團 실태 - 1894년 『통제영 解由文記』를 중심으로 -」, 『古文書研究』 57, 2020.

18세기 접어들면서 황당선이 출몰하자 전선의 기동성 문제가 적극적으로 거론되었다. 이에 신경준이나 정상기 같은 논자들은 기존보다 빠르고 규모가 적은 군선을 개발하자고 제안했다. 조선 정부에서는 해골선을 개발하는 한편 전선보다 기동성이 좋은 방패선과 귀선을 확대 배치하여 이 문제를 해결하고자 하였다. 이러한 이유로 인해 18세기부터는 군선의 배치도 전선 일변도의 배치에서 벗어나 다양화되었다.⁵⁾

18세기 후반 당시 충청·전라·경상도에 있는 군선 숫자는 552척 정도 되었다. 이 552척은 전라좌수영 소속 80척, 경상좌수영 65척, 통제영 180척, 전라우수영 135척, 충청수영 92척으로 구성되었다. 통제영 소속 군선 수는 전체 32.6%로 가장 많았다. 통제영 소속 군선 180척은 전선 28척 귀선 14척, 방패선 2척, 병선 43척, 사후선 93척 등으로 구성되었다. 전체 군선 중에서 전선과 귀선 등 대형 군선의 비중이 23.4%를 차지했다.⁶⁾

이렇게 많은 군선을 유지하기 위해서는 여러 가지 군선 관리 규정이 필요했다. 이 중 개삭·개조와 松政 관련 규정은 군선 관리 규정 중 가장 대표적이다. 이중 전자를 먼저 살펴보자. 개삭·개조 규정은 다시 年限과 비용 규정으로 구분할 수 있다.

조선 전기 개삭·개조 규정은 『경국대전』에 수록되었다. 하지만 주력전투함인 맹선이 전선으로 바뀌자 개삭·개조 규정도 바뀔 수밖에 없었다. 임진왜란 이후 조선 정부가 공식적으로 개삭·개조 연한에 대해 제시한 것은 대동사목을 통해서이다. 주지하듯 대동법은 조선 정부가 공물 문제를 해결하고 역을 균등하게 부과하기 위해 약 100여 년 동안 시도한 개혁이었다. 효종 3년(1652) 실시된 충청도의 대동법 규정에 따르면 이 지역 전선과 병선의 개삭·개조 연한은 3년과 5년이였다. 이 규정은 전라도 대동법에서도 거의 그대로 적용되었다.

5) 군선 배치의 다양화에 대해서는 김제근, 앞의 책; 송기중, 『조선후기 수군 연구』, 역사비평사, 2019를 참조.

6) 『三南水軍統制使節目』 김현구소장본, 「三南舟師司哨分案」.

【표 1】 18세기 후반 통제영 소속 경상우도 군선의 개삭·개조 연한과 비용

분류	선종		17세기 후반			18세기 후반			19세기 중반		
			연한	금액	재원	연한	금액	재원	연한	금액	재원
군현	전선	개삭	3년	100石	대동저치	8년4월	150石	일부대동저치	12년	·	일부대동저치
		개조	7년	200石							
	병선	개삭	3년	15石		8년4월	25石		12년	·	
		개조	7년	30石							
	사후선		·	·		·	·		·	·	
수군진	전선	개삭	3년	·	자체제원	8년4월	·	자체제원	12년	·	자체제원
		개조	7년	·							
	병선	개삭	3년	·		8년4월	·		12년	·	
		개조	7년	·							
	사후선		·	·		·	·		·	·	

*출전: 『嶺南大同事目』 古683-5; 『三南水軍統制使節目』 「造船定例」; 『典律通補』 「兵典」.

경상도 대동법은 숙종 4년(1678)에 실시되었다. 이때 통제영 소속 경상우도 군선의 개삭·개조 연한은 3년과 7년으로 규정되었다.⁷⁾ 이러한 규정이 제정된 지 10년이 되지 않은 숙종 13년(1687) 철정의 도입에 따라 개삭 규정은 없어지고 개조 연한은 6년 8개월[80朔]로 개정되었다.⁸⁾ 이 지역에 철정이 도입된 이유는 ‘영남은 수세가 급해서 목정을 사용하지 못하고 철정을 이용해서 배를 만든다’는 숙종 34년(1708) 李寅燁의 진술을 통해 짐작할 수 있다.⁹⁾ 이후에도 개조 연한은 계속 바뀌어

7) 『嶺南大同事目』 古683-5.

8) 『受教集錄』 「兵典」.일반적으로 개삭은 군선을 해체하여 썩은 나무를 없애고 다시 조립하는 방식으로 행해졌다. 목정을 사용하면 조립할 때 못을 박은 구멍을 재사용할 수 있었다. 하지만 철정을 쓰면 이 구멍을 다시 사용하지 못한다는 문제점이 발생하였다(『承政院日記』, 肅宗 30年 5月 30日. “就商曰 他道造船之法 皆以眞木爲釘 改槩之時 還用其舊穴 故雖頻數改造 少無所妨而 就商曰 他道造船之法 皆以眞木爲釘 改槩之時 還用其舊穴 故雖頻數改造 少無所妨而嶺南則造船之法 與他道不同 不用木釘 以鐵釘用之 改槩之時 棄其舊穴 故限滿則元無改槩之事 仍作等棄之物 不可以一例論之矣). 그 결과 개삭에 관련된 규정도 없어졌던 것이다.

9) 『承政院日記』 445冊 肅宗 34年 11月 20日. “嶺南水勢甚急 不用木釘 以鐵釘造船 故有難換改 不得不新造”.

갔다. 같은 해 당상 이인엽은 통제영 소속 경상우도 군선의 개조 연한을 6년 8개월을 기준으로 하되 8년 4개월[100朔]까지 20개월 연장할 수 있게 하자고 건의하여 윤허를 받았다.¹⁰⁾ 현종 12년(1846) 경상감사의 장계로 다시 이 지역의 전선과 병선의 개조 연한이 모두 12년[144朔]으로 20개월 더 늘어났다.

통제영 소속 경상우도 군선의 선종은 전선, 귀선, 방패선, 병선, 사후선, 등 다섯 가지밖에 없다. 이중 규정으로 명시된 것은 전선과 병선 등 두 가지이다. 그렇다면 나머지 선종은 개삭·개조 규정을 어떻게 규정할 필요가 있는지 살펴보자. 귀선은 전선과 규모가 비슷하다. 그러므로 귀선은 전선의 규정을 준용했던 것으로 보인다. 방패선은 경상우도에 2척 밖에 배치되지 않았음으로 별도로 규정을 만들지 않았던 것 같다. 사후선은 전선이나 귀선을 만들고 남은 목재로 건조할 만큼 규모가 작은 배였기 때문에 중앙에서 굳이 규정을 정할 필요가 없었던 것으로 보인다.

17세기 전반만 하더라도 개조 연한이 끝난 군선은 곧바로 개조했다. 하지만 소나무가 부족한 상황 속에서 개조 연한이 지나더라도 군선의 상태가 좋아서 좀 더 사용할 수 있다는 점이 지적되자, 『속대전』에서는 “各道 戰·兵船은 연한이 다 차면 腐傷與否를 수군절도사가 親審하여 계문하라”고 규정이 수록되었다.¹¹⁾ 즉 연한이 찼다고 해서 모두 개조를 하지 말고 수사가 직접 살펴보고 판단하라는 것이다. 이러한 규정이 마련된 이후부터는 연한이 찬 군선은 모두 통제영이나 수영으로 이동해서 군선의 상태를 점검받아야 했다.

개삭·개조의 연한은 통제영 소속 경상우도 군선 모두에 적용된 것으로

10) 『續大典』을 살펴보면 경상우도는 80개월[朔]이 지나면 전선을 은퇴시키고 은퇴한지 20개월 안에 개조한다고 되어 있다(『續大典』卷4, 「兵典」 “慶尙道戰兵船 右道則八十朔而退 限二十朔改造”). 그러므로 기준은 그대로 80개월로 하되 개조 기한을 20개월 연장할 수 있게 한 것이라 볼 수 있다. 하지만정조 10년(1786) 구윤명이 발간한 사찬법전인 『典律通補』에서는 100개월로 기록된 것으로 보아 이 때쯤이면 이미 개조 연한이 100개월로 규정되었음을 파악할 수 있다(『典律通補』 「兵典」 “嶺南戰兵船 左道八十朔 右道百朔改造”).

11) 『續大典』卷4, 「兵典」 兵船條. “各道戰兵船滿年限 則腐傷與否 水軍節度使親審啓聞”.

보인다. 하지만 비용 마련 규정은 군선의 정박처에 따라 달리 적용되었다. 경상우도 군현 군선의 개삭·개조 비용은 대동법의 실시로 대동저치미로 마련되었다. 즉 전선은 저치미를 매년 米 42석 12두 8승씩 7년을 모아 米 300석을 만든 후 개조가 米 200석과 개삭가 米 100석으로 나누어 지출했다. 병선은 매년 米 6석 6두 8승씩 7년을 모아 米 45석을 만든 후 개조가 米 30석과 개삭가 米 15석으로 나누어 지출했다.¹²⁾ 이후 철정의 도입에 따라 개삭가도 없어졌고, 개조가도 전선이 米 150석, 병선이 25석으로 정식화되어 크게 줄었다. 이에 따라 대동 저치미를 몇 년씩 모아 지출하는 것도 없어지게 되었다.¹³⁾

이후 통제영 소속 경상우도 군현에서는 환곡을 통해 개조 비용을 조달하고자 하는 모습이 관찰된다. 본래 경상도에서는 퇴역한 전선을 판금액인 退船價를 모아 전병선저치미라는 환곡을 만들기도 했다. 이 전병선저치미는 盡分取耗해서 그 모곡으로 군현 전선의 대장이나 감관의 급료를 조달하기 위한 목적이었다.¹⁴⁾ 그렇지만 이후 전병선저치미의 모곡은 점차 군선 건조에 전용되기 시작했던 것 같다.

통제영을 비롯한 경상우도 수군진은 대동저치미의 지급대상이 아니었다.¹⁵⁾ 이에 따라 수군진에서는 군선의 개삭·개조 비용을 役價 등 자체 수입원으로 마련했다. 다만, 군선 건조 비용 중 陸物價[六物價]는 숙종 30년(1704) 「양남수군변통절목」의 반포로 그 금액이 규정되었다. 陸物은 乾葛 등 군선 건조에 필수적으로 들어가는 여섯 가지 물품을 의미한다. 이 물품은 본래 수군이 역가의 일부를 면제받고 대신 진에 내던 것이었다. 그런데 절목 반포로 인해 역가가 감축되고 진에서 이 물품의 값을 역가로 지급하도록 명문화되었다. 이 절목에서는 육물가 이외에도 목재운반군[材木曳下軍]과 목재장인의 給代[고용] 비용, 군선에 사용되는 三升

12) 「嶺南大同事目」 古683-5.

13) 『嶺南廳事例』奎15233, 「戰兵船」, “戰兵船改造價 百五十石 兵船改造價 二十五石 會減事”.

14) 『嶺南廳事例』奎15233, 「戰兵船」

15) 『承政院日記』冊339, 肅宗 16年 1月 15日 “凡各官戰船改造時 例給大同米二百石 改槳時 給八十石 各鎮堡 則以其有防軍布 故不爲割給”.

의 돛, 깃발, 油菴火箭紙, 유황가 구입비용 등 기타 비용도 수군 역가로 지급하도록 규정되었다.¹⁶⁾ 이러한 군선 건조 및 관리에 대한 절목의 규정은 수군진에 군선 개조에 필요한 일부 물품의 마련 방식을 명확하게 하고 그 금액을 규정한 것에 불과했다. 그러므로 진의 군선 개조 비용은 결국 진 자체에서 조달해야 한다는 점은 이전과 달라지지 않았다.

이에 따라 이 지역 수군진에서는 군선의 개조 비용을 마련하기 위해 여러 가지 자구책을 마련하기도 했다. 통제영의 보역창 설립이 대표적이다.¹⁷⁾ 이 창고가 세워지기 이전 통제영에서는 군선을 개조하기 위해 영의 아래에 거주하는 백성을 동원했다. 하지만 영조 5년(1725) 통제영 근처에 거주한 백성들이 이 역이 과중하다고 통제사에게 건의하자 논의가 촉발되었다. 그 결과 백성은 군선역을 부담하지 않는 대신에 조 400석을 마련해서 이 금액을 환곡을 운용한 뒤에 그 모조를 군선의 개조하는 비용에 보태자고 제안했다. 이에 대해 통제사 金滄은 통제영의 창고인 병고에서 1,000냥을 가져와 조 1,000석을 사서 이를 盡分取耗해서 그 모곡을 원곡에 합산했다가 배를 만들 때 목재의 曳運役價[운반시 급료]로 사용하게 했다. 그리고 이 비용을 운용하기 위한 창고로 보역창을 세웠다.¹⁸⁾ 후술하겠지만 이 보역창은 19세기 후반까지 존속하면서 통제영의 군선 건조에 관여하게 되었다.

이러한 군선의 개조 연한과 재원 마련 규정과 함께 군선의 주요 재료인 소나무 관리에 관한 규정도 정비되었다. 조선 정부는 군선에 쓰일 소나무 관리 책임을 통제사나 수사 등에게 지웠다. 인조 15년(1637) 순검

16) 『各營釐正廳謄錄』 「兩南水軍變通節目」, “水營造船時 材木曳下軍 耳匠 給代等價木勿爲分定於各浦 以本營餘軍布除用爲白乎旆 三升風帆旗幟及油菴火箭紙疏黃價 大小器械修補時亦以餘布會減爲白乎旆”; 여기서 여군포는 역가 총액에서 수군지휘관의 급료, 육물 값, 불입방군의 포 등을 제외한 남은 포를 말한다.

17) 보역창은 보역소 혹은 보역고 등으로 표기되기도 한다. 본고에서는 독자의 이해를 돕기 위해 보역소도 보역창으로 일괄 표기할 것이다.

18) 『穀摠便攷』 卷3, 統營會外條, “巨濟補役倉穀 本營戰兵船 限滿改造時 船材曳運 自是營下民大同之役 而雍正己酉 營民難於遠役 措備四百石租 請以取耗需用 以防民役 故其時統制使金滄 以兵庫錢一千兩 賃租一千石 創設此倉并民庫 每年盡分取耗 仍付元穀 需用於造船時曳船時運役價.”

사 任統은 ‘船材木은 하루아침에 크게 자라는 것이 아니고 100년을 기다린 후에야 전선의 건조에 쓸 수 있다’고 하면서 근래 배를 사적으로 만드는 경우가 많으니 이를 조정에 명령으로 금지할 것을 요청하고 있다. 이에 인조는 전선과 병선을 만드는 것 외에 다른 배를 제멋대로 만들지 말 것을 통제영에 지시했다.¹⁹⁾ 이러한 정부의 지침은 군선에 쓰일 나무를 다른 용도로 사용해 낭비하지 말라는 의미로 해석된다. 이러한 정부의 관심에도 불구하고 17세기부터 부쩍 늘어난 연해 지역 개간과 화전 개설로 인해 소나무 부족 현상은 점차 심해지고 있었다.

이에 조선 정부는 숙종 10년(1684) 「松禁事目」의 반포를 통해 소나무의 손실을 줄이고자 했다. 이 절목에는 육지 양송치인 송전은 지방관이 관리하고 진 근처나 도서 지역은 수군지휘관이 관리한다는 것, 宜松山の 목재를 군선에 쓸 목재와 일본인에게 줄 中長板과 帆竹 외에 함부로 작별할 수 없다는 것, 그리고 경상도의 은퇴한 전선을 자의로 방매하지 못한다는 내용이 들어있다. 또한 의송산에서 목재를 이용할 때에 나무를 작별할 날짜 전에 통제영·수영에 보고하고, 통제영과 수영에서는 군관을 파견해서 定數대로 작별이 되는지 확인하는 절차를 거쳐야 한다는 것과 수령이 의송산의 나무를 함부로 작별할 때는 軍器私賣律로 처벌하는 규정도 수록되었다.²⁰⁾ 이러한 규정에도 불구하고 상황이 개선되지 않자 조선 정부는 정조 12년(1788) 「諸道松禁事目」을 반포하면서 소나무 관리를 강화했다. 이 사목은 기존 「송금사목」의 내용을 당시 상황에 맞도록 일부 수정·보안한 것이었다.²¹⁾

요컨대, 조선 정부가 규정한 경상우도 군선 관리 규정은 크게 두 가지이다. 첫째, 개삭·개조에 관련된 규정이다. 이 규정은 다시 연한 설정과 비용 마련이라는 두 가지 부분으로 나누어진다. 경상우도에서는 철정의

19) 『承政院日記』 61冊, 仁祖 15年 10月 5日. “統曰 船材木 非一朝長養之物 必待近百年然後方可取用於戰船之造 而近來大小將領 不有法典 擅伐私造之弊 日以益甚 其何以糾檢各浦乎 自今申明科條 一切禁斷 何如 上曰 啓辭甚當 使政院下諭于統營 自今戰兵船外 切勿擅造船隻事 勿爲泛然 各別措辭爲之”.

20) 『備邊司謄錄』 38冊, 肅宗 10年 2月 30日 「松禁事目」.

21) 『諸道松禁事目』 奎957.

사용으로 인해 개삭 연한은 없어지고 개조 연한은 점차 늘어나 12년에 이르렀다. 군선 개조 비용은 수군진이 자체 재원으로 충당하고, 군현은 대동저치미를 활용하다가 이후 전병선저치미와 같은 환곡으로 대체되어 갔다. 다음으로 양송처 관련 규정이다. 숙종 10년(1684)에 1차 「송금사목」에 발간된 이후 이를 보완하여 정조 12년(1788) 「제도송금사목」을 반포하여 규정을 다양화했다. 이 과정에서 목재의 조달에 규정이 정비되었다.

Ⅲ. 통제영의 목재 조달과 군선 건조

1. 장인의 동원과 목재 조달

통제영은 충청·전라·경상도 수군을 거느리는 사령부로 임진왜란 직후 설치되었다. 임진왜란 이후 통제영에는 전선 4척과 귀선 1척을 주력전투 선박으로 하는 5개 선단[艍]이 있었는데, 인조 15년(1637) 통제사 신경인의 장계로 副船이 설치되었고, 현종 5년(1664) 통제사 정부현의 장계로 좌·우 探船이 설치되었다. 그 결과 통제영의 군선은 8개 선단으로 개편되었다.²²⁾ 8개 선단은 ‘8전선 체제’라고 불리며 19세기 중엽까지 존속되었다. 19세기 통제영 군선의 건조 방식은 『임진세』와 『통영각양사례』 등에 세세히 기록되었다.

이 두 자료를 검토함에 앞서 먼저 고려해야 할 점은 두 자료 모두 통우후의 우후선[二船]이 기록되지 않았다는 점이다. 그 이유는 두 자료의 성격과 관련이 있다. 당시 통제영은 본영과 우후영이 구분되어 있었다. 두 자료는 통제사가 관리하는 본영의 현황을 주로 나타내는 자료였으므로 통우후가 관리하는 우후선은 기록되지 않은 것으로 보인다.

22) 송기중, 앞의 책, 73쪽.

【표 2】 19세기 통제영의 군선 건조시 필요 물품 현황

명칭		선종	척수	군선의 역할	저판 (把)	송재(株)		鐵釘	
						신조	개조	斤數	가격(兩)
전투	좌선	전선	1	통제사 기함	14	192	·	<5,000>	250
	부선	전선	1	中軍船/좌 선 호위	13	160	·	<4,000>	200
	좌별선	전선	1	1령장	11<12>	101 <99>	·	<3,000>	150
	우별선	전선	1	2령장	12	99	·	<3,000>	150
	귀선	귀선	1	1령의 좌령	11.5	107	·	<3,000>	150
	좌탐선	방패선	1	좌선 호위	9<10>	95 <90>	·	<1,600>	80
	우탐선	방패선	1	좌선 호위	9<10>	95 <90>	·	<1,600>	80
보조	병선	병선	6	복물 운반	6.5~7	28	12	·	新15, 改10
	사후선	사후선	16	탐망·사후	4	7	4	·	

* 『임진세』를 기준으로 했다. 『임진세』와 『통영각양사례』가 내용이 다를 때에는 『통영각양사례』의 내용을 <>표시했다. ** 출전 : 『임진세』, 해군사관학교 박물관 소장; 『통영각양사례』(이훈상 편저, 『조선 후기 통제영의 사례책들과 세병관의 기문들』, 동아대학교석당학술원, 2014)

이들 군선 건조 방식을 살펴보기에 앞서 확인해야 할 것은 훈련할 때 8개 선단의 기능이다. 통제사는 훈련할 때가 되면 휘하 군선을 東伍編制에 따라 營-司-哨와 領, 좌·우 先捧으로 편성하여 출동했다. 여기서 본대인 영은 5개로 편성되는 것이 원칙이며, 前·左·中·右·後 등 방위명으로 지칭되었다. 이러한 속오편제 안에서 통제영 소속 군선의 역할도 규정되었다.

좌선은 통제사가 타는 전선으로 삼도 수군을 지휘하는 기함의 역할을 했다. 좌·우 별선은 각각 1령장과 2령장이 되어 휘하 령을 통솔했다. 좌·우 탐선은 구체적인 편제는 알 수 없다. 다만 진형에서 위치를 볼 때 옆에서 좌선을 호위하는 역할을 했던 것 같다. 부선은 훈련 방식에 따라

그 역할이 달랐다. 충청·전라·경상도 수군이 모여 하는 훈련인 습操에서는 통제사가 삼도 수군의 지휘관이 되었다. 이에 따라 통제영과 소속 군선은 자연히 中營將인 통우후가 통솔할 수밖에 없었고, 부선장은 통우후의 중군 역할을 했던 것으로 보인다. 이에 비해 통제영과 경상우도 수군이 단독으로 훈련할 때에는 통제사가 사령관이 되기 때문에 통우후가 중군을 맡을 수밖에 없었다. 이때 부선장의 역할은 약간 모호하긴 하지만, 陣形에서 위치를 고려해보면 통제사의 기함인 좌선을 호위하는 역할을 했던 것으로 추정된다.²³⁾ 통영 귀선은 1령의 左領이 되었다.

당시 선단은 전투선박 1척에 여러 척의 전투보조선박이 편제되는 것이 원칙이었다.²⁴⁾ 이러한 원칙에 따라 통제영의 8개 선단도 모두 전투선박에 각각 전투보조선박인 병선과 사후선이 편제되어 있었다. 이를 살펴보면 좌선 1척-병선 2척-사후선 4척, 부선 1척-병선 1척-사후선 2척, 좌별선 1척-병선 1척-사후선 2척, 우별선 1척-병선 1척-사후선 2척, 귀선 1척-병선 1척-사후선 2척, 좌탐선 1척-사후선 1척, 우탐선 1척-사후선 1척 등이었다. 이 자료에는 기록되지 않았지만 우후선에도 병선 1척과 사후선 2척이 편제되었다.²⁵⁾ 다른 선박에 비해 통제사의 좌선이 병선이나 사후선이 더 많이 배치된 이유는 아무래도 최고 사령관이 타는 배이기 때문에 풍부한 물자 공급과 정밀한 탐망 등이 필요했기 때문이라 생각된다.

통제영을 모항으로 하는 이들 군선은 다양한 역할을 하는 만큼 그 크기나 형태 등이 차이가 있었다. 당시 군선의 크기는 그 군선의 선종과 지휘관의 직급 등 두 가지 요인에 의해 결정되었다. 군선 크기의 가늠자 역할을 하는 底板의 길이를 살펴보면, 통제영의 전선은 12把 이상, 귀선

23) 『三南水軍統制使節目』 김현구소장, 「水操笏記」.

24) 필자는 본래 경상도 군선을 전투선박과 전투 보조 선박 등 두 가지로 분류했다. 최근 일부 연구자들은 병선의 성격을 복물선으로 보지 않고 전투선박이라고 판단한 것이다. 이에 대해서는 “兵船 卽戰船 卜物所載之船 不曾掛置 常有行用 未易腐破”라는 『영남청사례』의 언급을 인용하기로 한다(『嶺南廳事例』 奎15233, 「戰兵船」).

25) 이는 『萬機要覽』이나 19세기 후반 발간된 『統制營事例』 등을 통해 우후선이 있었음을 확인할 수 있다.

은 11.5과, 방패선은 9과 혹은 10과 등이었으며 전투 보조 선박인 병선의 파수는 6.5과에서 7과 사이, 사후선은 4과 정도 되었다. 선종이 같다면 탑승하는 지휘관의 지휘가 군선의 크기에 영향을 주었다. 좌선과 부선은 모두 수영 단위 이상의 부대를 지휘하는 역할을 담당했기 때문에 통제영의 다른 전선인 좌·우 별선에 비해 크기가 컸던 것으로 보인다.

이러한 군선의 크기 차이는 군선 건조에 필요한 각종 물자의 차이로 귀결되었다. 군선의 건조는 두 가지 경우에 이루어졌다. 첫째, 위에서 언급한 바와 같이 국가에서 정한 개삭·개조 연한이 만료된 때이다. 이때는 전술한 바와 같이 통제사가 중앙에 장계를 올려서 배의 기한 만료 여부와 현재 배의 상태를 보고하고 허가를 받아 건조했다.²⁶⁾ 둘째는 화재나 태풍 그리고 기타 사건 등으로 군선이 운영하기 어려울 정도로 손상을 입었을 때이다. 이때는 군선 관리를 제대로 하지 못한 책임자가 처벌을 받기도 했고, 추가 군선 건조에 따른 물자 확보가 논란이 되기도 했다.

당시 군선의 건조에는 크게 목재, 철정, 육물 등 세 가지 종류의 물품이 들어갔다. 사용되는 목재의 양은 군선의 크기와 비례했다. 크기가 가장 큰 전선인 좌선은 소나무 192주가 사용되었고, 사후선은 보통 13주 밖에 사용되지 않았다. 『임진세』의 목재 관련 기록 중에서는 특징적인 것은 좌·우 별선의 목재 소요량이 2주 정도가 차이를 보인다는 점이다. 이 두 배의 명칭이 같고 다만 좌와 우로만 구분되어 있다는 점을 고려해보면, 두 배의 크기와 투입되는 목재의 숫자도 같아야 한다. 그런데도 약간의 차이를 보이는 이유는 별선 중에 한 척이 규정과 약간 다르게 건조되었기 때문이라고 보인다.²⁷⁾

병선과 사후선은 전투선박과 달리 건조를 新造와 改造로 구분하고 목재의 양이 별도로 규정되었다. 신조가 군선을 처음 건조하는 것이고 개

26) 『統制營啓錄』 哲宗 4年 10月 19日.

27) 『統營各樣事例』를 살펴보면, 이 시기 別船에 들어간 나무의 숫자 규정은 좌별선과 우별선 모두 99주였던 것으로 보인다. 하지만 군선을 건조할 때 정해진 규정에 따라 건조되지 못해 나무가 추가로 들어가는 사례도 있었던 것 같다. 『임진세』에 101주로 기록된 것은 바로 이 때문이라 생각된다.

조가 군선을 다시 건조한다는 의미라는 점을 고려해보면, 개조와 신조는 사용되는 목재의 수가 같아야 한다. 하지만 개조할 때 사용되는 목재의 수는 신조보다 적다. 그 이유는 다음과 같이 추정할 수 있다. 병선을 신조할 때 나무가 28주가 들어갔을 것이다. 이후 연한이 만료되어 군선을 개조할 때 옛 병선의 일부 목재를 재활용한 것이 아닌가 하다. 이를 고려해 개조할 때의 사용하는 목재의 숫자는 신조할 때의 사용하는 목재의 숫자의 절반밖에 책정하지 않았다. 하지만 이후 세 번째 건조할 때는 신조 규정을 적용하여 28주를 활용한 것으로 추정된다. 이는 사후선도 마찬가지였을 것으로 보인다.

철정은 군선 별로 액수가 규정되었다. 鐵釘[쇠못]의 수효는 『통영각양 사례』에 그 액수가 기록되어 있다. 필요한 철정의 양은 군선에 따라 차이가 있었다. 규모가 큰 좌선은 5,000근 정도 철정이 필요하지만, 방패선인 좌·우탐선은 1,600근밖에 필요하지 않았다. 귀선과 병선에 필요한 철물 숫자는 표기가 되어있지 않을 뿐, 규정이 있었을 것으로 생각된다.²⁸⁾ 이 자료에는 철정가도 기재되었다. 당시 철정 20근이 약 1냥으로 거래되었던 것으로 보인다. 이에 맞추어 철정가도 250냥부터 다양하다. 병선은 신조와 개조로 나누어서 철정가가 각각 15냥과 10냥으로 책정되었다. 병선의 철정도 목재와 마찬가지로 개조할 때 일부 재활용되는 것이 아닌가 하다.²⁹⁾ 이들 철정가는 모두 보역창에서 지출되었다.

위 표에는 수록하지 못했지만, 육물도 다양한 방식으로 마련했다. 육물의 획득 과정은 『임진세』를 통해 일부를 확인할 수 있다. 乾葛은 鳥島 모군과 한산도 모군에게 각각 16동 50근과 342동 10근 등 총 358동 60근을 상납받았다. 1인당 상납액은 55근이었다. 瓢子는 한산도 모군으로부터 300개를 상납받았다. 草茈를 획득하는 방식은 다소 복잡하다. 초

28) 『統營各樣事例』(이훈상 편저, 『조선후기 통제영의 사례책들과 세병관의 기문들』, 동아대학교석당학술원, 2014).

29) 『임진세』에는 이 항목을 철정가라 정의되었지만 실제로는 철물 구입비용일 가능성도 있다. 철정은 철물을 가공해서 만든 물품이다. 후술하겠지만 통제영에서 야장과 연타군을 고용하고 있음을 고려해보면, 통제영에서는 철물을 사와 이들 야장과 연타군에게 가공을 하게 할 수도 있는 것이다.

돈은 총 926番이 필요했다. 이를 획득하기 위해 600번은 180냥으로 구입했다. 나머지 326번 중 311번은 한산도 모군에게 걷고, 15번은 오도 모군에게 거두었다. 다른 육물도 각각 획득 방식이 있었을 것으로 생각되지만 이 두 자료에는 기록되지 않았다.

이들 육물의 걷는 양은 통제영 자체의 수요에 따라 결정된 것으로 보인다. 『임진세』에는 육물 중에 초둔만 통제영에서 어떻게 분배하는지 알 수 있다. 먼저 좌선에 125番, 부선 106번, 좌별선 84번, 우별선 84번, 귀선 84번, 좌탐선 57번, 우탐선 55번, 우후선[二船] 90번, 병선 120번, 丁字閣 4번 등 군선과 건물에 809번을 나누어 사용하게 했다. 나머지 117번은 통제영의 船所에서 놓고 쓰게 되어있었다. 초둔의 예에서도 알 수 있듯이 육물은 주로 보유한 군선에서 일정량을 사용하고 나머지는 통제영에서 자체적으로 활용했음을 알 수 있다.³⁰⁾

전술한 바와 같이 육물은 숙종 30년(1704) 「양남수군변통절목」의 반포로 인해 모두 수군 역가로 조달하게 되어있었다. 하지만 이 자료에서도 보이듯 통제영은 그렇게 하지 않았고, 더 복잡하고 다양한 방식으로 물품을 확보했다. 그렇다면 통제영에서 수군역가로 육물 비용을 조달하지 않은 이유는 무엇인가? 그것은 이 절목의 취지와 관계가 있다. 이 절목에서 수군역가로 육물가를 지급하게 한 이유는 규정에서 벗어난 육물가 징수를 하지 말라는 의미가 포함되어 있다. 그렇다고 한다면 수군 역가 외에도 둔전, 환곡 등 다른 재원이 많은 통제영에서는 수군 역가 대신 다른 자체 방안을 통해 마련한다고 하더라도 큰 문제가 되지 않았을 것으로 보인다.

30) 『壬辰稅』, 해군사관학교박물관소장. “草芑(중략) 合九百二十六番 以一百二十五番左[座]船 一百六番副船 八十四番左別船 八十四番右別船 八十四番龜船 九十番二船 五十七番左別[探]船 五十五番右別[探]船 百二十番六兵船 四番丁字閣 合八百六番 蓋覆例下 每年三月初一日 在百十七番 船所留用”.

【표 3】 19세기 통제영 군선 건조시 필요 인원과 급료

명칭		목수[耳將]						야장(연타군 포함)				채취/운반		
		인원	급료(租)		대포		고용 기간	인원	급료(租)		고용 기간			
			액수 (石-斗)	지급 처	代布(兩)	지급			액수(石)	지급 처				
전투	좌선	80	106-10	군창	480	보역	2달	5	60	·	2달	720	보역	
	부선	50	66-10	군창	300	보역	2달	5	20	·	40일	500	보역	
	좌별선	45	60	군창	270	보역	2달	5	20	·	40일	300	보역	
	우별선	45	60	군창	270	보역	2달	5	20	·	40일	300	보역	
	귀선	45	60	군창	270	보역	2달	5	20	·	40일	300	보역	
	좌탐선	40	35-8	군창	160	보역	40일	5	15	·	30일	300	보역	
	우탐선	40	35-8	군창	160	보역	40일	5	15	·	30일	300	보역	
보조	병 선	新 改	20 15	13-5 10 (군창)	60 45	· ·	30일 30일	4 4	2 2	· ·	20일 20일	16.8 7.2	· ·	
	사 후	新 改	5 5	1-10 1-165	· ·	7.5 5	· ·	15일 10일	4 4	2 2	· ·	5일 5일	2.8 2.8	· ·

* 『임진세』를 기준으로 했다.

** 출전 : 『임진세』, 해군사관학교박물관 소장; 『통영각양사례』(이훈상 편저, 『조선후기 통제영의 사례책들과 세병관의 기문들』, 동아대학교석당학술원, 2014)

이렇게 군선을 만드는 데는 인력들이 필요했다. 인력은 목수가 대부분이다. 목수는 군선의 크기에 따라 책정되었다. 규모가 가장 큰 좌선은 목수 80명이 배정되었다. 일반 규모로 생각되는 별선은 45명이 책정되었다. 선종이 다른 탐선은 40명으로 전선보다 적은 수의 목수가 동원되었다. 병선은 신조할 때와 개조할 때 동원되는 목수의 숫자가 각각 20명과 15명으로 다르다. 사후선은 목수 5명이 동원되었다. 목수의 고용기간도 배의 크기에 따라 결정되었다. 좌선, 부선, 별선, 귀선 등 대형 군선에는 고용 기간이 두 달로 명시되었다. 아무래도 목재가 준비된 상태에서 판옥선의 제작 기간이 약 두 달 정도 소요되었기 때문에 이렇게 책정된 듯하다. 이러한 기간은 군선의 크기에 따라 점차 줄어서 사후선은 15일 혹은 10일 정도밖에 되지 않았다.

목수의 급료는 料와 代布로 구분되었다. 자료에는 전투선박의 급료 액수와 지급처는 명확하게 기록되어 있는데, 전투보조선박에는 그렇지 않다. 아무래도 전투선박은 목수의 고용 기간이 길고 급료의 양도 많아 기록이 상세한 것으로 생각된다. 이 급료의 지급처가 항목마다 다르다는 점이 특이하다. 料는 주로 租로 지급되었는데, 지급처가 軍倉으로 명기되어 있다. 군창은 통제영의 곡식을 주로 관장하는 창고로, 전체 창고 중에서 다루는 재원의 양이 가장 많았다.³¹⁾ 대포는 거제에 있던 보역창에서 조달받았다. 이 보역창은 전술한 바와 같이 통제영에서 배 조달 비용을 목적으로 설치된 창고이다.

冶匠은 다시 야장과 烟打軍으로 구분된다. 야장은 쇠를 다루는 장인이며, 연타군은 그 어휘에서 드러나듯 야장의 보조로써 쇠를 두드리는 업무를 전문적으로 담당하는 사람인 것 같다. 보통 야장 한 명에 연타군 서너 명이 편성되는 것이 일반적이었다. 이들의 고용 기간은 목수보다 약 10~5일 짧았다. 좌선을 건조할 때 연타군은 두 달 동안 고용했다. 이들의 급료는 목수와 달리 代布가 책정되지 않았다. 이렇게 두 장인의 급료가 차이가 있는 이유를 알 수 없다. 이들의 급료를 지급하는 곳도 기재되어 있지 않다.

아울러 목재의 채취 및 운반비용도 책정되어 있었다. 목재의 채취 및 운반은 구조라, 왜구, 양화, 망치 등 거제의 네 개 지역 사례를 통해 살펴볼 수 있다. 군선을 건조할 때가 되면 통제영에서는 구조라에 ‘영문의 新造 전선에서 필요한 木物を 운반할 목적으로 이 전령을 발간하니 순서에 따라 반드시 완고한 배로 정한 후에 그 과정을 보고하여 그 일을 할 때 궁박하고 급박하게 하는 폐단이 없도록 할 것’이라는 내용으로 전령을 보냈다.³²⁾

31) 군창의 규모에 대해서는 송기중, 「19세기 중엽 『통제영사례』로 본 통제영의 재정운영 실태」, 『역사와 현실』 116, 2020을 참조.

32) 「乙酉統營門傳令」 『古文書集成 -巨濟舊助羅篇-』 35, 한국정신문화연구원 1998. “傳令項里里任處 爲知委星火舉行事 營門新造戰船所用木物輸納次 茲以發令爲去乎從第次必以完固船 執提後 形止報來 俾無臨時窘速之弊宜當者 (手決) 乙酉 三月 廿三日 李千云.”; 이러한 전령이 여러 개 남아 있는 데 전령의 수신처가 대부분 구조라로

이러한 전령이 도착하면 거제에서는 목재를 채취하고 운반할 마을을 결정하고, 그 결과를 구조라[項里]의 리임이 서목을 통해 통제사에게 보고했다.³³⁾ 이러한 결정에 따라 이 지역 주민들은 근처의 양송처에서 소나무를 채취했을 것이다. 『송안』을 살펴보면 구조라 근처에 지세포진 관할의 舊望峙와 舊助羅浦山 등에 양송처가 다수 존재했다.³⁴⁾ 이렇게 채취한 목재는 배를 통해 운반되었다. 구조라의 목재는 주로 가룽목으로 활용되었다. 가룽목은 군선에 설치되는 구조물 중 하나로, 군선에 가해지는 횡압력을 버티며 가목과 함께 상장의 무게를 떠받치는 역할을 했다. 이러한 목재 조달 절차는 구조라 뿐 아니라 다른 지역에서도 지켜졌을 것이다.

통제영에서는 목재를 채취하고 운반하는 데 급료를 군선별로 책정해 두었다. 목재가 많이 필요한 좌선은 많은 인원이 동원될 것이 분명하다. 이에 따라 720석이라는 가장 많은 금액이 책정되었다. 이에 비해 사후선과 같이 작은 배는 적은 인력만 동원하면 되기 때문에 목재 채취 및 운반급료도 적게 책정될 수밖에 없었다. 이렇게 급료가 책정되어 있다고 할지라도 목재 운반에 문제가 없는 것은 아니었다.

목재 채취 및 운반역이 그 자체가 고역이었다. 그러므로 통제영에서 책정한 급료가 이들의 노역을 보상할 만큼 충분하지는 않았던 것으로 생각된다. 이에 따라 구조라에서는 노역 문제를 두고 여러 가지 갈등이 발생했다. 이 갈등은 역을 부담하는 마을과 거제부, 그리고 통제영 간에 협의하는 방식으로 해결하곤 했다. 마을에서는 방납을 통해 인부를 고립하기도 했다. 이외에도 구조라에서는 배를 건조할 때 천막을 만드는 造幕役에 동원되어 문제가 되기도 했다.³⁵⁾

집중된 것은 구조라가 네 마을의 순서를 조정하고 관과 연락을 취하는 마을이었기 때문이라고 생각된다.

33) 「項里里任書目」 『고문서집성 -거제구조라편-』 35, 한국정신문화연구원, 1998.

34) 『右沿邑鎭松案』 국립중앙박물관소장, 「知世浦鎭」.

35) 구조라의 직역이나 부세 운영에 대해서는 송양섭, 「19세기 거제도 舊助羅 촌락민의 職役變動과 家系繼承 양상 - 『項里戶籍中草』를 중심으로 -」, 『한국문화』 67, 2014; 송양섭, 「19세기 巨濟 舊助羅里的 부세운영과 촌락사회의 동향」, 『대동문화연구』

요컨대, 통제영에서는 경상우도의 개삭·개조 규정을 준용하여 군선 건조를 수행했다. 하지만 이러한 군선 관리 규정은 진의 상황에 따라 변경되기도 했다. 당시 통제영에 소속된 군선들은 훈련에서 담당하는 역할이 모두 달랐기 때문에, 그 크기도 차이가 있을 수밖에 없었다. 이에 따라 여기에 들어가는 물품의 양도 각기 달랐다. 당시 군선에 건조에 들어가는 물품은 목재, 철물, 육물 등이 있었다. 이들의 양과 획득 방식은 여러 가지로 규정되었다. 군선 건조를 위해서는 인역 동원이 필수적이었다. 당시 군선에는 목수, 야장, 목재 채취 및 운반군 등 세 부류의 인원이 동원된 것으로 보인다. 이들 중에 목수와 야장은 급료를 받고 고용되었으며, 각각 군선의 본체와 쇠못을 만들었다. 목재 채취 및 운반군은 통제영 근처에서 군현에서 동원된 것으로 보인다. 이들에게는 다양한 급료가 지급되었다.

2. 양송처 관리와 松案

수군 관청은 소나무를 가장 많이 사용하는 기관이었다. 군선을 건조할 때가 되면 양송처에서 목재를 채취해 이를 재료로 군선을 건조했다. 이에 따라 통제사나 수사는 목재의 원활한 공급을 위해 양송처 관리 임무도 부여받았다. 양송처 관리에서 통제사의 위상은 영조 9년(1733) 통제사 金漣의 장계에 따른 국왕의 답변을 통해 잘 파악할 수 있다.

송전과 군항 등의 일은 대단히 중요하여 만약 잘못된 일이 있다면 어찌 道臣과 의논한 후에 행할 수 있겠는가! 병사와 수사는 송전 외에 수령을 바로 파직할 수 없다. 그러나 통제사는 嶺伯(경상감사)와 상하 관계가 있는 관직이 아니다. 松政과 軍務 등의 일은 한편으로는 狀聞하고, 수령은 결국 도신의 소관이므로 또한 한편으로는 감영에 謄報하는 것이 좋겠다.³⁶⁾

114, 2021을 참조.

36) 『承政院日記』 760冊, 英祖 9年 5月 29日. “上曰 松田軍餉等事 關係甚重 脫其不虞 何暇通議道臣而後行之耶 兵水使 則松田外 不可直罷守令 而統制使則非嶺伯之上下官也 係是松政軍餉軍務等事 則一邊狀聞 而守令終是道臣所管 亦爲一邊謄報監營 可

당시 수령이나 첨사나 만호 등 수군진의 지휘관은 양송처의 중간 관리자였다. 이 중 수군 지휘관은 통제사가 직접 처벌할 수 있는 데 비해 수령은 감사의 관리를 받아서 통제사의 직접 처벌이 어려웠다. 이에 따라 김집은 송정과 군향 분야만큼은 통제사가 수령을 처벌할 수 있게 하자고 제안했다. 국왕 영조는 이에 동의하면서 통제사가 경상감사와 상하 관계가 아니니 수령을 파직하거나 처벌할 때 중앙에 보고하고 감사에게는 문서로 통보하는 절차를 밟도록 지시했다. 이후 통제사가 군향 문제로 수령을 처벌하는 것은 철회된 것으로 보인다.³⁷⁾ 하지만 통제사가 송정 문제로 수령을 처벌하는 것은 그대로 유지된 것으로 보인다. 이렇게 국왕이 송정에 대한 막강한 권한을 통제사에게 준 이유는 당시 소나무 부족의 심각성과 양송처 관리에서 통제사의 역할의 중요성을 인지하고 있기 때문이었다.

당시 통제영은 양송처를 가장 많이 관리하는 관청 중 하나였다. 19세기 전국적인 양송처를 파악할 수 있는 『만기요람』에 따르면, 전국의 양송처는 충청·전라·경상·황해·강원·함경도 등 6도에 총 635개 처가 있다고 한다.³⁸⁾ 이 중 통제영에서 관리하는 경상우도에만 229개 처가 있었다. 이 수치는 전국 양송처의 약 33% 비중에 해당할 정도로 많은 숫자이다.³⁹⁾ 특히 거제도에는 전체 1/6인 126개 처가 있다고 할 정도로 양송처가 밀집되어 있다. 물론 거제도 양송처의 숫자는 과장된 측면이 없

也”.

37) 『承政院日記』 761冊, 英祖 9年 6月 5日.

38) 『萬機要覽』에서는 양송처를 송전과 봉산 두 가지로 구분했다. 또한, 봉산은 다시 일반 봉산과 황장봉산으로 구분했다(『萬機要覽』 財用5, 松政). 봉산과 송전의 구분은 소나무를 얻는 방식의 차이에서 비롯된 것으로 보인다. 봉산이 소나무가 자연적으로 자라는 곳에 백성들의 출입이나 소나무 채취를 금지하는 방식으로 운영되었다면, 송전은 田이라는 표현을 볼 때 소나무 씨앗을 뿌려 소나무를 키운 곳으로 생각된다. 이 자료에서는 봉산을 다시 황장봉산과 일반 봉산으로 구분했다. 이러한 구분은 공급하는 소나무의 품질에서 비롯된 것이다.

39) 양송처의 도별 비중을 살펴보면 경상도가 343개 처(54%), 전라도가 145개 처(22.8%), 충청도가 73개 처(11.5%), 강원도 43개 처(6.8%), 함경도 29개 처(4.6%) 황해도 2개 처(0.3%)였다(『萬機要覽』 財用5, 松政).

지는 양을 것으로 생각되지만 정황상 거제에 양송처가 많았다는 점은 부정하기 어려울 듯하다.

이렇게 많은 양송처를 관리하는 만큼 통제영에서도 이 업무를 체계적으로 수행하기 위해서는 양송처에 대한 여러 가지 기초정보가 필요했다. 이에 따라 작성된 것이 바로 양송처 관리 장부인 『松案』이다.⁴⁰⁾ 이 『송안』은 18세기부터 그 이름이 자료에서 보이는 것으로 보아 오랜 기간 정기적으로 작성된 것으로 보인다. 현재에는 국립중앙도서관에 『右沿邑鎭松案』을 통해 그 내용을 확인해볼 수 있다. 이 자료의 작성 시기는辛亥 6월이다. 아마 정조 15년(1791)이나 철종 1년(1851) 중 한 해일 것으로 보인다.

〈그림 1〉 국립중앙박물관 소장 『송안』의 일부

蛇串東西邊登稚毛松希立	漆川島勿汗浦	城洞登	禾古介東西邊登	外加耳東西邊登	內加耳東西邊登	風枯松間間有之	河清面石浦金塘浦山小兒松希立	巨濟	竹島洞周面四里兒稚毛松希立	湖洞山周面二里兒稚毛松間間希立	胡願洞長發盆周面三里兒稚毛松稀立	大沓谷周面六里小松希立
	松浦山				稚毛松希立	長十里					兒稚松密立	
	長十里廣四里		童濯									

이 자료는 군현명, 면명(수군진명), 양송처의 이름, 양송처의 크기, 양

40) 『承政院日記』 589冊, 英祖 1年 3月 25日.

송처의 상태를 기록하고 있다. 『송안』의 가장 앞쪽에 기록된 것은 통제영의 근처인 영저 부분이었다. ‘營底次知’라고 기록된 것으로 보아 통제영 주변은 영 자체에서 직접 관리했던 것 같다. 다음으로 기록된 것은 거제였다. 거제에서 가장 먼저 기록된 것은 한산도였다. 한산도에는 ‘거제에 있다. 비록 元松案에는 들어가지 않지만, 바람으로 나무가 많이 떨어지는 해에는 연례에 따라 비변사에 보고한다’고 특별히 기록되었다.⁴¹⁾ 한산도 다음에는 하청면, 연평면, 고현면, 사등면, 둔덕면 등 거제의 면들이 기록되었다. 다음으로 거제의 수군진인 영등포진, 가배량진, 울포진, 지세포진, 옥포진, 조라포진 등이 기록되었다.

거제 다음으로 고성현의 양송처가 기록되었다. 고성현은 휘하 항목에 면 이름이 수록되지 않았다. 아무래도 양송처의 규모가 거제보다 작으므로 문서를 기재할 때 면을 나누지 않은 것으로 보인다. 고성현의 직할 양송처 다음으로 남촌, 삼천포, 당포, 사랑, 구소비포진 등 고성에 있는 수군진이 관리하는 양송처가 수록되어 있다. 고성현 기록에서 특이한 점은 安靜寺가 별도의 관리단위로 설정되었다는 점이다. 안정사는 ‘이곳에 紙役價를 지급한다.’라고 『통제영사례』에 기록된 것으로 보아 통제영의 종이 공급에 관여하는 절이었을 가능성이 크다.⁴²⁾ 이러한 관계를 고려해보면, 통제영이 양송처 관리 업무도 담당하게 했을 것으로 추정할 수 있다.

고성현 다음에는 남해현이 기록되었다. 남해현은 남해현 자체 양송처와 평산포진 관할 양송처 밖에 기록되지 않았다. 당시 남해현에는 평산포진 외에도 미조항진이 있었다. 하지만 이 문서에서 확인할 수 없는 이유는 여기서부터 문서가 유실되었기 때문이다. 이러한 유실로 인해 아쉽게도 다른 지역의 양송처 상황도 확인할 수 없다.

군현명과 면명 밑으로 양송처의 이름과 크기가 기록되어 있다. 양송처의 이름은 주로 지명이나 산명, 그곳으로부터 양송처의 방향인 동서남

41) 『右沿邑鎮松案』 국립중앙박물관소장. “閑山島 卽在巨濟 雖不入於元松案中 然若當風落之年 則例報備局”.

42) 『統制營事例』 맹인재소장, 紙洞.

북, 비탈 여부 등을 조합하여 정해진 것으로 보인다. 예컨대, 거제도 하청면의 內加耳東西邊登은 내가이라는 지명과 그 지명을 중심으로 양송처의 위치 그리고 비탈을 의미하는 ‘登’자가 합쳐져서 만들어진 것이다. 그러므로 양송처의 이름 자체가 양송처의 대략적인 위치를 파악하는 데 큰 도움이 된다. 또한, 수군진이나 군현이 관리하는 양송처는 편차가 컸다. 예컨대, 당포진은 양송처 17곳을 관리하는데 비해 구소비포진은 1곳 밖에 관리하지 않았다. 이를 통해 수군진이나 군현의 양송처 관리의 부담은 지역에 따라 달랐음을 짐작할 수 있다.

양송처의 이름 아래 기록된 것은 양송처의 크기이다. 이 자료에는 양송처의 크기를 둘레[周回]로 기록한 사례도 있고, 길이[長]와 폭[廣] 등으로 기록한 사례도 있다. 길이 측정 단위는 보통 리를 사용했으며, 규모가 작은 양송처에서는 일부 步를 사용한 사례도 발견된다. 거제의 하청면, 연초면, 고현면 등 일부 지역에서는 양송처의 크기가 기록되지 않았다. 아마도 여러 면에서 조사한 자료를 모을 때 일부 면에서 크기를 기재하지 않은 것으로 생각된다.

마지막으로 기록된 것은 양송처의 상태였다. 이 자료를 볼 때 당시 소나무를 大·中·小·兒·稚 등 다섯 단계로 구분해 파악했던 것 같다. 치송은 아주 어린 소나무로 보이며, 아송은 치송보다는 조금 큰 소나무였던 것 같다. 중송이나 대송은 벌채해서 군선에 바로 활용할 수 있는 나무인 것으로 생각된다. 이 『송안』에는 대송이 있는 양송처가 없는 것으로 기록되었다. 이를 통해 당시에도 대송으로 분류되는 나무는 드물었던 것 같다.

아울러 風枯松이나 毛松이라는 표현을 통해 이 자료에서는 그 소나무의 종류나 상태를 기록하고 있음을 알 수 있다. 또한, 뽕뽕이 서있다[密立], 간간이 드물게 서있다[間間希立], 드물게 서있다[希立] 등을 기록하여 소나무의 밀집도를 표현했다. 소나무가 없는 곳은 민둥하다[童濯]고 기록했다. 소나무 외에 잡목이 있는 때에도 ‘眞雜木密立’ 혹은 ‘眞雜木希立’ 등의 표현으로 그 사실을 기록했다.

이렇듯 『송안』은 당시 양송처의 기본 정보와 소나무의 상태를 면밀하게 기록한 종합 장부였다. 이 장부는 소나무 관리의 근거 자료로 활용되

었다. 이 장부는 산직과 감관의 수를 결정하는 데도 중요한 역할을 했다. 『송금사목』에 따르면 규모가 30리 이상의 송전에는 산직을 3명, 20리 이상에는 산직을 2명, 10리 이하에는 산직을 1명씩 정하게 되어있었다. 감관은 30리 이상의 송전에 1명을 두도록 했고, 30리 이하의 송전에는 근처의 감관이 같이 관리하도록 했다.⁴³⁾ 그러므로 통제사는 『송안』을 근거로 해서 양송처의 크기를 파악하고 이에 맞추어 감관과 산직을 분배할 수 있었다.

이 장부는 수령이나 수군 지휘관이 소나무를 살펴보는데 기초자료로 활용되었을 것이다. 당시 규정에 따르면 진의 지휘관이 소속 양송처를 매월 3~4회씩 직접 순찰하고, 군현에서는 鄉所가 매월 1번씩 순찰하게 하며 수령도 때때로 직접 조사하게 규정되었다.⁴⁴⁾ 이때 『송안』은 향소나 수군 지휘관이 순찰하는 근거가 되었을 것이다. 아울러 이 장부는 책임소재를 따지는 데도 활용되었을 것이다. 만약 특정 양송처에 문제가 발생하면 관리 주체를 문헌에 명확히 명시해 놓아야 책임을 물을 수 있는 것이다.

이렇게 통제사에게 양송처의 관리의 책임을 부여하고 이에 관한 문건을 만들게 한 만큼, 조선 정부는 통제사가 양송처 관리를 잘하는지 감사하는 작업도 게을리 하지 않았다. 조선 정부는 이러한 목재 관리에 대한 기본 장부를 작성토록 하는 한편 소나무 손실을 파악하고 이를 보고하도록 했다. 정조 11년(1787) 11월 통제사가 경상우도의 소나무 雜頤상황을 모아 보고한 「統營管下右沿各邑鎭封山雜頤松株數成冊」은 당시 통제영의 소나무 관리가 어떻게 이루어졌는지 알 수 있다.

이 성책에는 거제, 고성, 하동, 곤양, 사천, 남해, 진해 등의 군현과 이곳의 수군진의 소나무 雜頤현황이 기록되었다. 합계를 의미하는 도이상 이 기록된 것으로 보아 문서 전체가 온전히 남았음을 알 수 있다. 당시 통제영의 직접적인 관리권에 있었던 거제의 예를 통해 당시 통제영의 보고 실태를 살펴보자.

43) 『備邊司謄錄』 38冊, 肅宗 10年 2月 30日 「松禁事目」.

44) 『備邊司謄錄』 38冊, 肅宗 10年 2月 30日 「松禁事目」.

【표-4】 18세기 후반 통제영에서 보고한 거제부의 소나무 잡탈 현황 <단위: 株>

원인/크기		中	小	兒	稚	합계
火枯		0	60	64	492	616
自枯		3	164	141	27	335
風落	拔根	0	28	5	7	40
	腰折	0	2	3	0	5
劈破		0	22	38	0	60
偷斫		0	5	0	0	5
去皮		0	0	38	37	75
伐枝		0	1	35	0	36
回帶		0	2	10	13	25
頭斷		0	1	1	1	3
소계		3	285	335	577	1,200

*출전: 『統營管下右沿各邑鎮封山雜脫松株數成冊』奎17031.

거제 부분에서 소나무가 손실되는 원인을 10가지로 구분했다. 화재로 인해 가지가 탄 경우를 ‘火枯’, 가뭄이나 기타 이유로 가지가 마른 경우를 自枯라고 파악하고 있다. 바람에 의해 떨어진 경우는 두 가지로 나누어 기록하고 있다. 뿌리까지 뽑힌 경우를 ‘拔根’, 부러진 경우를 腰折이라고 표시하였다. 이외에서 쪼개서 부서진 경우를 劈破, 누군가 몰래 와서 소나무를 베어간 경우를 偷伐이라고 하였다. 또한 껍질이 벗겨진 것을 ‘去皮’, 가지가 잘린 경우를 ‘伐枝’, 머리가 잘린 경우를 ‘頭斷’이라고 하였다. ‘回帶’는 병이 걸려 소나무에 띠가 둘러진 것을 말하는 것 같다.

이를 통해 통제영에서는 잡탈 이유를 상당히 세밀하게 구분해서 중앙에 보고했음을 알 수 있다. 당시 정조 11년(1787) 거제부에서 소실된 소나무는 1,200그루였다. 이 중에서 가장 큰 손실은 화재에 따른 손실이었다. 전체 소나무 중 절반 정도가 화재로 손상을 입었다. 특히 거제부의 치송이 화재로 인한 피해가 컸다.

요컨대, 통제사는 양송치 관리에서 중요한 역할을 했다. 이에 따라 조선 정부에서도 양송치 관리에 통제사의 권한을 인정해 주었다. 통제사는 양송치의 현황을 파악하기 위해 『송안』을 작성했다. 이 『송안』에는 양송치에 대한 기초정보가 세세하게 수록되었다. 이 기초정보를 바탕으로 감

관이나 산직의 배정, 관리 주체의 명문화, 처벌 근거 마련 등 송정에 관한 여러 업무를 수행할 수 있었다. 조선 정부는 통제사가 양송처 관리를 체계적으로 수행하는지 감시하고자 했다. 이에 통제영은 양송처의 소나무 잡탈이 일어난 원인을 유형별로 정리해서 보고했다.

IV. 맺음말

군선 건조와 관리는 수군 전력 운영의 핵심적인 부분이었다. 군선 관리에 관한 조선 정부의 지침은 크게 개삭·개조에 관련된 규정과 양송처에 관련된 규정이다. 통제영 관할 경상우도 개삭·개조 규정은 크게 연한 규정과 비용 규정 등 두 가지로 구분된다. 먼저 전자를 살펴보면 대동법의 실시로 개삭·개조 연한이 각기 규정되었지만, 철정이 도입되면서 개삭이 없어지자 개조 연한만 규정되기 시작했다.

개조 연한은 본래 7년이었는데 12년까지 점차 늘어났다. 개조 비용의 마련 방법은 군현과 수군진이 차이가 있다. 통제영 관할 경상우도 수군진의 군선의 개조비용은 자체 재원으로 충당했다. 이에 비해 군현 군선의 개조 비용은 대동법의 시행 이후로 대동저치미로 마련했다가 점차 환곡으로 대체해갔다. 군선 관리에서 가장 중요한 것은 목재의 원활한 공급이다. 소나무 양송처 관련 규정은 숙종 연간 「송금사목」의 반포로 정비되었다가 정조 연간에 다시 「제도송금사목」이 발간되면서 강화되었다. 이들 규정은 松政의 전반을 다룬 것이었다.

당시 통제영은 8개 선단[鯨]을 보유하고 있었으며, 이들은 수군의 훈련에서 중요한 역할을 했다. 이러한 역할에 따라 통제영 보유 군선은 같은 선종에도 불구하고 크기가 달랐다. 이는 필요한 목재, 철물, 육물의 양도 차이로 귀결되었다. 이중 목재는 양송처에서 직접 채취해서 사용했고, 철물은 구입을 통해 확보했다. 육물은 募軍에게 내게 하거나 구입해서 사용했다. 군선 건조는 인력이 많이 필요했다. 인력은 크게 목수, 연타군, 목재 채취 및 운반군 등 세 부류로 구분되었다. 이들도 군선의 크기에 따

라 인원수가 정해져 있었으며 급료도 차이가 있었다. 이들의 급료는 租와 布 두 종류였는데 군창과 보역창에서 주로 부담했다. 목재 채취 및 운반군의 역가는 그 액수가 적어서 추후 여러 문제가 되기도 했다.

통제사는 원활한 목재를 조달하기 위해 양송처 관리라는 중요한 업무를 부여받았다. 통제영에서는 체계적으로 양송처를 관리하기 위해 기초장부인 『송안』을 작성했다. 이 장부는 양송처의 이름, 크기, 양송처의 상태 등을 정밀하게 기록한 장부였다. 통제영에서는 매년 소나무의 손실 현황을 파악해서 중앙 정부에 보고했다. 이 보고에서는 손실 원인을 유형별로 분류하고 그 수를 정확히 기재했다. 이를 통해 19세기까지 통제영은 군선의 건조와 유지를 위해 중앙에서 마련한 규정을 바탕으로 여러 가지 방안을 마련하고 이를 계속 실행해 왔음을 알 수 있다.

※ 이 논문은 2021년 8월 22일에 투고 완료되어
2021년 8월 23일부터 9월 6일까지 심사위원이 심사하고,
2021년 9월 7일 편집위원회에서 게재 결정된 논문임.

【부표 1】 右沿邑鎭松案의 기록현황

지역		양송처(크기)	수	
영저	동변	望峙山(50), 竹林山(20), 牛洞山(17), 牛洞開防山左右邊(4), 牛洞靑龍臺中峯山(10), 長登陰地邊雪望大洞(5), 水鐵站鞍峙山臺(30), 火幕臺竹田洞陰地(2), 倉浦竹洞水落只(2), 竹龍山東邊(10)	10	
	서변	天母山(30), 星今山北邊(18)	2	
거제	한산	頭億浦洞項島蟻項(1), 新巨里望洞(10), 望峙制勝堂大洞(11), 洋浦洞德浦大羔洞(5), 大谷洞長頂(4), 汝次乙浦洞顧頭山(13), 飛山島(2), 長洞帳竹登(15), 問童洞橋子島(5), 東佐里桃木洞(13), 治所浦溫頭境(14), 鼠梁衣巖境(3), 旂乙浦東山臺(2) 秋元洞古夫落浦(10), 柞木臺蛟洞(9) 蜂岩洞納多?條(5), 非珍島於登仇味(6), 外非珍島(5), 龍草洞靑登臺(7), 大畚谷(6), 胡顧洞長發臺(3), 古洞山(2), 竹島洞(4)	23	
		하청면	石浦金塘浦山(10.5), 內加耳東西邊登(10.5), 外加耳東西邊登, 禾古介東西邊登, 城洞登, 漆川島勿汗浦, 松浦山(10.4), 蛇串東西邊登, 察田沙古介	9
		연초면	汗內山, 大鳥飛山, 小鳥飛山, 烟沙西南邊, 茶貢南禮山, 茶貢東南邊登, 門岩德古介, 梨木山, 榆洞山, 外浦店洞山, 德浦山, 松亭山, 竹土山	13
		고현면	長坪南北邊登 南門戲遊東西邊登, 寺洞登, 門洞登, 三巨里萬里城登, 羊丁登, 水月國祀山 水月鎭店洞, 海明山	9
		사등면	豆洞, 沙谷登(8.5), 鄉校洞東邊登, 鄉校洞西邊登, 竹林串登 支石東西邊登(7.5), 烏壤寺東西邊登, 加助島東西邊登(8.2)	8
		둔덕면	上屯德登, 柿木洞登, 山芳中山登, 下屯德東西邊登, 巨林峙, 於仇味登, 法東浦登, 小節浦登	8
	진	읍내면	內看德登, 外看德登, 玉山登, 鹿洞瓮店登, 西亭東北邊登, 城內東西邊登, 明珍東西邊登, 烏首項麻田洞, 竹林浦東西邊登, 山村?渠洞東西邊登(15.10), 五松亭登(15.10), 化峙落石東西邊(15.10), 九千場硯頂洞, 九千場豆應洞, 火蟻沙汰洞, 火蟻南門洞	16
		영등포	城堂上(2), 述亦浦(10), 甌山(10), 柳臺島, 赤島, 防海島, 述亦牛頭山(200보, 150보), 俱水洞崗嶺下(10), 牛洞山店洞下(10)	9
		가배량	東望山戎峙廣岩回洞(15), 南望山穴岩回洞(15), 南望山金梁法東山(4), 堂峙山西邊(3), 弓項山東邊(3), 黑吉猪仇味山(10), 登山伏兵法古多大浦山(15) 密浦洞山腰上(3)	8
		율포	老子山塔浦佛里洞(8), 加羅山黑吉里(4), 網浦柯乙申(40),	
		지세포	公需嶼山(40), 船林浦山(10), 小洞南邊兩山(10), 大洞南北邊山(10), 船倉橋項山(10), 舊望峙(20), 訥逸峙東邊山(40), 舊助羅浦山, 倭仇味山, 船林浦(10), 望峙山, 楊荷浦山, 玉山女妓頭山(8), 舊助羅城北山(10), 貫革岩回山(15), 公需嶼山腰上(30), 訥逸峯(30), 鎭主山(30)	18
		옥포	武主山(4), 貫松山(5), 長承巨里(9), 麻田浦(5), 玉明山(8), 凌浦山(8), 東向岩(12), 助把洞(12), 新封堂上(3)	9
		조라포	長登山(7), 德浦山(14)	2
		장목포	松眞木(20), 葵石山(5), 眞木山豆毛谷(17), 小栗浦登, 大栗浦登, 同庫法下登 這浦花田登(5), 失方獨山登(2)	8
고성현	군 고성	掛芳山(30), 馬巖山(15), 田浦山(15), 檢并山(20), 三峯山(60), 梨洞山(15), 檻古介山(15), 聖田山(20), 朴達山(20), 柳月峙(15), 時達山(13), 陰法山(13), 望林山(20), 三峯山(15), 大峙山(15), 吾山(10), 大峙山(20), 古介山(5), 陰法山(10), 法泉山, 臥龍山, 內院寺, 雲門寺, 武夷山都赤洞, 左耳山, 黃花洞, 檢丹里, 古廷里, 於令浦南邊大谷	30	

	진	남촌	主峯山南北邊登(10), 北面葡萄島山(40), 葡萄島眞木山(40), 檢浦水晶山(5), 加龍浦後瓮山(7)	5
		삼천포	北邊龍岩回東邊鍾懸洞(4), 鎮下一運洞草賓洞(3), 鎮下二運洞南山(3), 南邊巨乙望浦(4), 南邊沙田之(4), 南邊尺浦洞(3), 所掌菊島(7), 彌勒山南邊靜水洞(7), 彌勒山佛堂峙(3, 300보) 雪岩回西邊檢洞(3.200보), 大谷北寺洞(5, 150보)	11
		당포진	細浦牛非淡屯田(3), 一項蟹島(10), 冶所洞東山(2), 巨乙望浦望峙(2), 貫革登汝所吾之(2), 笠岩回難岩(2), 孟斤里比里島葛島(2), 自自隱登島飛島(10), 蓮花島(45), 葡島(7), 彌勒山加音岩回淨水寺洞(14), 達牙山七登自隱登古介(2, 100보), 連命浦中臺(200보, 70보), 冶所洞十四蜂虎巖(4, 100보), 屯田里法登麻堂巖(200보), 卞堂岩回甘水井(2, 150보), 細浦秀吾長(1.5, 150보)	17
		사량	外柯島(30), 頭尾島(40), 大老大島(10), 小老大島(5), 欲智島(30), 楸島(10), 鎮北山(5)	1
		구소비	靈峙山(15)	1
		안정사	碧芳山(30), 主峯山二十登來分古介(7, 150보), 安靜山白虎登赤德山(5, 240보), 春元里山(42), 主峯山水落浦月峙(45)	5
남해현	군	남해	錦山北邊外(40), 自草面龍頭山(20), 邑內面月吾谷(20), 芦仇味望雲山(40), 吾谷三峯山(40), 城山浦鼎浦(5), 車面山臺頭(12), 所乙川所乙頭(4), 良院山(15), 露梁山(50), 三峯山(25), 邑內面平古介東邊(2), 望雲山(15), 所乙山(35), 猿山洞(40)	15
	진	평산포	猿山公須法(15), 店洞山(8), 堂頂山(8), 牛形洞(15), 泉水菴, 竹田洞, 陽之邊山(10), 上加火浦山(10), 下加火浦山(10), 螺山洞邊禾洞(10), 順月浦山(10) 등	11

*괄호 안에 숫자는 둘레이다. 숫자가 하나 있는 경우는 둘레, 숫자가 둘이 있는 경우는 길이와 폭이다. 단위는 리이지만 아닌 경우는 단위를 명기했다.

참고문헌

『朝鮮王朝實錄』, 『備邊司謄錄』, 『承政院日記』, 『右沿邑鎭松案』, 『統制營事例』, 『萬機要覽』, 『古文書集成-巨濟舊助羅里篇-』 35, 『三南水軍統制使節目』, 『壬辰稅』, 『統營各樣事例』, 『統營管下右沿各邑鎭封山雜脫松株數成冊』

金在瑾, 『朝鮮王朝軍船研究』, 일조각, 1977.

김현구, 『조선후기 통제영의 재정운영에 관한 연구 : 통영곡을 중심으로』, 부산대학교박사학위논문, 1993.

송기중, 『조선후기 수군 연구』, 역사비평사, 2019.

이훈상 편저, 『조선후기 통제영의 사례책들과 세병관의 기문들』, 동아대학교석당학술원, 2014.

김현구, 「조선후기 造船業과 造船術에 관한 연구」, 『國史館論叢』 81, 1998.

김현구, 「19세기 후반 통제영 8전선 船團 실태 - 1894년 『통제영 解由文記』를 중심으로 -」, 『古文書研究』 57, 2020.

김병륜, 「조선후기 선박의 櫓 구조와 軍船 格軍의 편성과 운용」, 『역사민속학』 54, 2018.

박제광, 「거북선 구조에 대한 제 학설」, 『이순신연구논총』 13, 2010.

송기중, 「17~18세기 수군 軍船의 배치 변화와 개선 방안」, 『東方學志』 169, 2015.

송기중, 「대동법의 실시와 軍船役 규정의 정비 - 충청·전라·경상도를 중심으로 -」, 『朝鮮時代史學報』 72, 2015.

송기중, 「19세기 중엽 『통제영사례』로 본 통제영의 재정운영 실태」, 『역사와 현실』 116, 2020.

송은일, 「조선시대 전라좌수영의 軍船 材木 관리와 조달」, 『해양문화연구』 4, 2010.

송양섭, 「19세기 거제도 舊助羅 촌락민의 職役變動과 家系繼承 양상 - 『項里戶籍中草』를 중심으로 -」, 『한국문화』 67, 2014.

송양섭, 「19세기 巨濟 舊助羅里의 부세운영과 촌락사회의 동향」, 『대동문화연구』 114, 2021.

정진술, 「임진왜란 시기 거북선의 복원을 위한 구조탐색」, 『충무공이순신과한국해양』 6, 2020.

Abstract

Construction of Military Ships and Management of Yangsongcheo by Tongjeyeong in the Late Joseon Dynasty

Song, Ki-jung

Military ship construction and management were a key part of naval force operations. The Joseon government's regulations on the management of military ships are largely related to the renovation and repair of ships and Yangsongcheo(place of cultivating pine trees). The regulation on repair disappeared, and the renovation period was originally 7 years but gradually increased to 12 years. The naval forces raised their own funds for the renovation. The regulation related to Yangsongcheo was reorganized with the announcement of 「Songgeumsamok」 under the reign of King Sukjong, and then strengthened with the publication of 「Jedosonggeumsamok」 under the reign of King Jeongjo. At that time, Tongjeyeong(naval headquarters) had 8 fleets. These ships were of different sizes, so they had a difference in the amount of ship materials, hardware, and land products required. The workforce was largely divided into 3 categories: carpenters, metalsmith, and lumber carrier. The most important task for the construction of military ships was the smooth supply of ship materials. To this end, Tongjeyeong created the basic ledger, 「Songan」. This ledger accurately recorded the name, size, and condition of Yangsongcheo in detail. This shows that until the 19th century, Tongjeyeong had prepared and continued to implement various measures to build and maintain military ships based on the regulations

established by the state government.

keywords :

Songan, Tongjeyeong, Jwaseon, Yangsongcheo, Songjeong