

近世日本の 朱印船貿易에 관한 研究

金 文 瑄

目 次

- | | |
|---------------------------|--------------------|
| I. 序 論 | IV. 朱印船貿易의 特徵 |
| II. 朱印船貿易의 誕生背景 및 意義 | V. 朱印船貿易의 停止와 그 意義 |
| III. 朱印船貿易의 相對地域과 品目 및 金額 | VI. 結 論 |

I. 序 論

德川家康은 豊臣秀吉이와는 外交政策面에서 아주 대조를 이루는 사람이었다. 다 아는 바와 같이 豊臣秀吉이는 강경한 對外政策을 展開해서 壬辰倭亂과 같은 戰爭을 이르기어 자기 몰락의 길을 걸었다. 豊臣秀吉이가 죽은후 그의 勢力들을 몰아내어 權力을 장악한 德川家康은 善隣外交政策을 展開했다.

당시 日本의 統治構造를 보면 象徵的存在인 天皇이 있고, 國土가 여러개의 藩으로 나누어져 있어 이 藩이 統治者를 大名이라 하였다. 德川家康도 하나의 大名이지만은 가장 강력한 세력을 가지고 있었기 때문에 將軍이라는 칭호를 얻어 다른 大名들을 支配하는 地位에 있었다. 말하자면 大名 중의 大名인 것이다. 따라서 天皇이라는 存在가 있다 하더라도 實質的인 日本의 統治者는 德川家康이었다.

따라서 그가 權力基盤을 確固하게 維持하기 위해서는 對外的으로는 外國의 認定을 받아야 했고 對內的으로는 經濟的인 基盤을 튼튼히 하지 않으면 안되었다. 그리하여 그는 中國과의 外交關係를 樹立하려고 努力했으나 失敗했고 다만 우리나라와 琉球國(現在의 오키나와)과 外交關係를 가졌다.

壬辰倭亂으로 해서 우리나라와의 外交關係가 斷絶되었다가 己酉條約(1607)에 의해서 우리나라와의 外交關係가 再開되었는데 德川家康은 우리나라와의 國交正常化에 相當히 努力했다. 그 理由는 대략 두가지로 볼 수 있는데 하나는 우리나라의 認定을 받음으로서 자기의 國內基盤을 튼튼히 다지는 同時에 中國의 동향에 관한 情報를 入手할려는 것이고, 또 하나는 우리나라와 交易 하므로서 우리나라 商品 뿐만아니라 中國의 商品까지도 輸入하여 經濟的인 利得을 보려는 것이었다.

德川家康은 이상과 같이 自己基盤構築을 위하여 外交面에 置重했을뿐 아니라 또 한편으로는 經濟力을 強化하는데도 소홀히 하지 않았다. 朱印船貿易은 지금으로 말하면 東南亞地域과의 貿易이었는데 이는 經濟的인 內實을 기하기 위한 하나의 經濟政策이라 할 수 있을 것이다.

그러나 이러한 朱印船貿易도 國內外情勢의 變化에 따라 35年間 계속되다가 없어지게 되었는데, 이후 德川幕府는 1858년까지 鎖國政策을 維持하게 된다.

本論文에서는 앞서와 같은 背景下에서 朱印船貿易이 어떻게 展開되었으며 또한 어떻게 해서 그만두게 되었는가에 관해 考察해 보고자 한다.

Ⅱ. 朱印船貿易의 誕生背景 및 意義

1404年 室町幕府와 中國의 明과 勘合貿易(一種의 朝貢貿易)이 이루어 졌는데, 1547년에 勘合貿易이 完全히 杜絶되었다. 이로 말마암아 國家間的 交渉이 斷絶되므로 해서 密貿易이 盛行하는가 하면 倭寇라고 하는 이른바 海賊이 출몰하게 되었다. 이들은 明과 朝鮮연안을 약탈하고 다녔기 때문에 明이나 朝鮮으로서는 여간 골치 아픈일이 아니었다.

때문에 明政府는 海禁政策을 實施하기에 이르렀다. 그러나 이로 인해서 生業을 잃어버린 明人들은 海賊에 가담하게 되었는데 그들은 大部分이 福建地方의 沿岸民들이었다. 이러한 問題를 解決하기 위하여 明政府는 1567년에 福建地方의 住民에 대해서는 國策인 海禁政策의 一部를 완화하기에 이르렀다.¹⁾ 이 완화정책에 의하여 明人들은 대만, 필리핀, 베트남, 태국地方에 渡航해서 貿易活動을 할 수 있게 되었으며, 東南亞 諸地域에 화교세력을 구축하게 되었다.

이에 편승하여 日本의 海賊船도 中國을 따라 南下하여 약탈을 하다가 나중에는 東南亞諸地域에서 明인과 무역을 하게 되었다.²⁾ 이렇게 하여 日本의 東南亞諸國과 무역을 하게된 계기가 되었다.

1600년에 豐臣秀吉의 勢力들을 물리쳐 江戸幕府의 基礎를 다진 德川家康은 平和外交, 自由貿易을 標榜해서 諸外國의 國交調整에 努力했다. 特히 南洋諸國과의 國交促進과 朱印船制度의 確

1) 小葉田淳: "勘合貿易 倭寇" 「岩波講座日本歴史7 中世(3)」, 岩波書店, 1963, p. 52.

2) 中田直直: 17世枝頭須 對外交渉, 「東西文明 交流6沼田次郎編, 日本 西洋」, 平凡社, 1971, p. 99.

立은 江戸幕府 初期의 對外關係를 明確히 特徵지우는 것이라 할 수 있다.³⁾

中田易直氏は 朱印船制度에 대하여 다음과 같이 說明하고 있다. 「御朱印船이라는 것은 一般의 異國渡海朱印狀이라고 일컬어지는 南方諸地域에 대한 特定の 渡航證明書・船籍證明書を 받은 船舶을 말한다. 朱印船制度는 當然히 朱印狀을 發行 政府와 그 效力을 認定하려는 相對國政府間에 朱印狀에 대한 了解・承認 혹은 協定이 成立되어 있다는 것이 일단 前提되지 않으면 안 된다. 이 條件에 맞기만 하면 이러한 種類의 朱印狀을 交付받는 사람은 그것이 日本사람이든 外國사람이든 相關이 없다.⁴⁾ 이어서 그는 「이 朱印船制度의 時期를 從來에는 1592年으로 보는 說이 一般的이기는 하나 나는 創說時期를 17世紀初頭 즉 1601年에 德川家康에 의하여 始作된 制度라고 생각되어 지며, 德川家康에 의한 첫째의 貿易統制로서의 意義를 가진다는 見解」⁵⁾를 취하고 있다. 本論文에서도 朱印船 및 朱印船制度에 대한 前述의 中田說에 準據해서 論하기로 한다.

이 制度의 確立過程을 보면, 첫째로 德川家康은 1601年에 安南國大都流瑞國公阮潢과 필리핀郡島總督 Don Francisco Tello de Guzman에게 書翰을 보내어 和親外交의 意思를 전했다.⁶⁾ 이들 나라로부터 좋다는 회신을 받은후, 1603년에는 東埔寨(지금의 크메르 即 캄보디아) 王에게, 1606년에는 暹羅(태국), 占城(交趾支那東部), 田彈(印度地方東南海岸의 한 지방?) 諸國의 國王에게 書信을 보내어 國交와 貿易을 促進시키려고 努力했다.⁷⁾

둘째로 幕府는 南洋諸國과의 外交貿易政策의 一環으로서 朱印船制度를 明確히 하였다. 當時 幕府가 海外渡航船에 내준 島航免狀을 朱印狀이라고 했고, 이것을 휴대해서 渡航한 배를 朱印船 또는 御朱印船이라고 했다.⁸⁾

幕府의 渡海朱印狀은 「自由日本到某國某國舟也」라 쓰고 왼쪽에 세로로 發給年月日을, 上方에는 朱印을 날인한 것이었다.⁹⁾ 따라서 따로 發給者의 氏名이나 受取人의 氏名도 記入되어 있지 않은 간단한 形式의 免狀이었다. 오늘날로 말하면 朱印狀은 船積證明書와 海外渡航免狀을 겸한 것이었다.²⁰⁾

朱印狀에 대한 양해가 이루어짐에 따라 幕府의 親善外交를 背景으로 해서 航海中이나 各 貿易港에 있어서 朱印狀의 效力이 増大되었다. 더우기 朱印狀의 效力을 補強하기 위해서 在日 蘭英商館으로 부터 國旗라든가 會社旗와 商館長의 渡航證明書等を 入手해서 航海하는 者도 나타나기도 했다.¹¹⁾

3) 中田易直: “江戸幕府” 「日本歷史全集11」, 講談社, 1940, pp. 224-225.

4) 中田易直(1971): 前掲書, p. 101.

5) 上掲書: p. 101.

6) 上掲書: p. 100.

7) 岩生成一: 朱印船貿易 研究, 弘文堂, 1958, p. 51.

8) 岩生成一: “朱印船 日本町”, 「日本歷史新書」, 至文堂, 1962, p. 26.

9) 岩生成一(1958): 前掲書, pp. 55-56.

10) 岩生成一(1961), 前掲書, p. 26.

11) 岩生成一(1962): 前掲書, pp. 29-30.

Ⅲ. 朱印船貿易의 相對地域과 品目 및 金額

江戸幕府의 朱印船制度의 創設로 부터 寛永年代(1624-1643)의 鎖國政策을 斷行하기 까지의 30 餘年間に 發附된 朱印狀의 累計는 三百五十五船에 이르렀다고 한다.¹²⁾

朱印船의 渡航先은 南支沿岸各地로 부터 印度支那半島의 諸港灣 및 南洋諸島 19地에 걸쳐 있어, 赤道以北 各地의 大部分이 要衝港을 망라하고 있었다(表1참조).

이들 渡航先의 交易地는 ① 주로 그 國家의 首都이거나 이에 準하는 政治 經濟의 中心都市, ② 地方의 政治 經濟의 中心都市의 港이거나 都市에 아주 가까운 外港에 해당하는 港口都市가 많았다. 그 이유는 南方諸國의 大部分은 政治의 中心都市가 同時에 經濟都市여서 朱印船의 出入(무역하거나 官憲과의 往來)이 便利하고, 交易이나 市場이 便利했기 때문이다.

〈表1〉 朱印船渡航地考定表

信州	シンチウ	Chincheo	漳州
高砂	タカサグン・タカサゴ	Taccasanga, Tacasanga	台灣
昆耶宇	ビヤウ	Pehu, Peng-hu	澎湖島
安南	アンナン	Annam	東京, 廣義には東京及び安南(越南)
東京	トンキン	Tong-king	河内(Hanoi), 廣義には東京
交趾・×趾	コウチ, 河内	Cochin[-China]	ほぼ安南(越南)
迦知安	カチヤン	Cacciam, Cachao, Cachan	廣南, 廣義には廣南省
順化	ソンハ・スノハイ	Chuan-hoa	順化(Hue), 廣義には順化省
占城	チャンバン	Champa	交趾支那東部
東埔	カンボヂヤ	Cambodja	カンボヂヤ
暹羅	シャムロ	Siam	シャム(タイ)
太泥	パタン・タニ	Patani	マレイ半島東岸パタニ
摩利伽	マラカ・モラカ	Malacca	マラッカ
呂宋	ルスン	Luzon	ルソン島(マニラ)
密西耶	ミサイヤ	Bisaya	ミンドロ(Mindoro)島?
×萊	ブルネル・ブルネイル	Brunei	ボルネオ島北岸ブルネイ
摩陸	マロク	Maluco, Molucas	モルッカ諸島
西洋	サイヤウ	Macao	マカオ(澳門)
田彈	ダタン		比定し難いが, 良質奇楠香を産する土地とあるからあるいは後印度地方東南海岸の一地ではあるまいか。

岩生成一: 南洋日本の研究, p. 12.

12) 岩生成一(1958): 前掲書, pp. 94-104.

앞서도 언급한바와 같이 1601년에 朱印船制度가 確立되어서 1635年 朱印船制度가 폐지될때 까지 34年間に 約 355척의 배가 南方諸國에 渡航했다고 한다(表2·3참조).

表2·3에서는 알 수 있는 바와같이 당시의 渡航先을 보면 最初の 數年間은 19地方 各地앞으로 朱印狀이 發給되어 渡航했으나, 1617年 以後는 表3에서 나온 여섯 地方에 集中的으로 發給되었다. 그 때문에 이들 여섯 地方에 日本人移住者가 많아서 日本人集團 居留地까지 생겨 나게 되었다.

朱印船貿易의 發展과 外國船의 出入에 의해서 많은 사람들이 南方諸國에 가게 되었는데, 江戸時代 初期에서 鎖國까지 朱印船에 의해서 海外에 渡航한 延人員數는 約 10萬名인데 이중 얼마가 渡航先에 남았는지 알 수 없으나 적어도 一萬名은 되었을 것이라고 岩生成一氏는 推定하고 있다.¹⁴⁾

이들 渡航者들의 渡航 経위를 보면 두 種類로 나눌 수 있다. 하나는 스스로 渡航한 者들로서 商人, 船員, 海賊, 失業者 基督教徒等이며, 다른 하나는 外國人에 고용되어 渡航한 者들로서 傳道者, 官吏, 商館員, 船員, 傭兵, 勞動者, 捕虜, 奴隸, 外國人과 婚姻한 사람等이었다.

〈表 2〉 朱印船統計表

渡航地 年次	南 支				印 度 支 那 諸 地								南 洋 諸 島				計			
	信州	西 洋	高 砂	毘 耶 宇	安 南	東 京	順 化	交 趾	迦 知 安	占 城	東 埔 寒	田 彈	暹 羅	太 泥	摩 利 伽	呂 宋		密 西 耶	× 萊	摩 陸
慶長 9年 1604	2	1			4	3	1	1	1	5		4	3	、	4	1	1		29	
10年 1605		8			3	2			1	5			2		4	1	1		27	
11年 1606		1			2	1			1	3	1	4			3				18	
12年 1607		8			1				1	4	1	4		1	4				24	
13年 1608					1				1	1		1							4	
14年 1609						1	1			1		6			3				12	
15年 1610					1		3			1		3			2				10	
16年 1611					2		3					1			2				8	
17年 1612				1		1	3					2			1				8	
18年 1613						1	6			1		3	2		1				14	
19年 1614						1	7			2		3			4				17	
元和 元年 1615			1				5			1		5			5				17	
2年 1616						1	4								1		1		7	
計	2	18	1	1	14	11	1	32	1	5	24	2	36	7	1	34	2	2	1	195

岩生成一：南洋日本町の研究, p.10.

13) 岩生成一(1962): 前掲書 p. 39.

14) 岩生成一: 南洋日本町 研究, 岩波書店, 1966, pp. 329-331.

〈表 3〉 元寬年代南洋渡航船數表

年次	渡航先	交趾	東京	東埔寮	暹羅	占城	高砂	呂宋	計
元和 3年	1617	5	2		1		2	1	11
4年	1618	7	3	2	1		4	3	20
5年	1619	1	3					1	5
6年	1620	5		1			1	2	9
7年	1621	2	1	1			3	4	11
8年	1622	1			2		1	2	6
9年	1623	2	2	2	3	1	3	1	14
寬永 元年	1624	2	2		1		1	2	8
2年	1625		1	1	2		3		7
3年	1626				1		2		3
4年	1627	1		1	2		2		6
5年	1628	2	2	2	3		2		11
6年	1629	1		1	1				3
7年	1630	1	1		1			2	5
8年	1631	1	1	1	1		5		9
9年	1632	3	2	4			3	2	14
10年	1633	2	3	1	1		3		10
11年	1634	2	3	2					7
12年	1635	1		1					2
合 計		39	26	20	20	1	35	20	161

岩生成一：南洋日本町の研究， p.11.

이들이 南方諸地域에서의 居住形態는 日本人들만 特定の 地域에 聚落을 形成하는 경우와, 諸外國人들 사이에 끼어서 分散生活을 하는 경우가 있었는데 前者를 日本町이라 했다. 이들 日本町이 있었던 곳은 마닐라市的 東南쪽인 Dilao와 San Miguel 交趾의 Faifo와 Tourane 크메르의 Pinhalu와 Phnom-Penh 및 태국의 Ayuthia 等 7곳이었다.

이와같이 日本町이 形成되게된 直接的인 主要原因으로서 岩生成一은 「① 우리 同胞의 相互依存, ② 諸國民과의 禔의, ③ 당해국 官憲의 外來人, 取締의 必要」의 세가지를 들고 있다.¹⁵⁾ 이들 日本町의 機能은 貿易仲繼가 主였으며, 日本町은 1603-1623年 사이에 集團形態가 急速히 發達해서, 1643년까지는 全盛期로서 貿易港이나 中央集權所在地 近郊에 자리 잡고 있었다. 日本町의 住民들은 失意의 武士階級 追放된 基督教徒 貿易 關係者 在住地外人雇傭人等이 中心이었다. 日本町에는 治外法權이 부여되어 日本町内の 일은 그 國家의 法律에 의하지 않고 日本의 法律에

15) 上掲書: p. 321.

의해서 다스려지는 경우가 많았다.

1615-1643年間을 정점으로 해서 一時 南洋諸地域에 번영했던 日本町도 그후 5-60年 뒤에서 쇠퇴하게 되었다. 그 理由로서 岩生成一은 「① 鎖國後에 人員과 物資의 補充杜絶, ② 婦人移民 數 적은 것, ③ 移民이 永住하려는 생각이 적었던 것, ④ 政治的 후원의 결여, ⑤ 移民의 在住地에서의 混亂과 紛爭加擔, ⑥ 移民의 在住地 國內産業未參加, ⑦ 移民에 대한 다른 競爭勢力의 增大, ⑧ 生計基礎의 不安定을 들고 있다.¹⁶⁾ 결국 이는 移民族과 共存共榮 할줄 모르는 民族性에 由來하는 것인지도 모른다.

이와같이 日本町이 쇠퇴하므로 해서 中國人과 荷蘭人은 朱印船의 舊地盤에 그들의 商權을 擴大해서 日本과의 仲繼貿易에서 확고한 地位를 確固하게 되었다.

그런데 當時의 朱印船은 平均 2-3百톤이었는데 작은 것은 7-80톤에서 부터 8百톤 정도되는 큰 배도 있었다. 이 大部分은 日本에서 建造되었으나, 中國, 交趾, 태국 등지에서 사온 배도 있었다.¹⁷⁾ 朱印船의 船員은 船長, 航海士, 書記, 水夫들로 되어 있는데 이들의 大部分은 日本人이었으나, 때로는 스페인인, 英國人, 포르투갈인, 荷蘭人等を 航海士로 고용한 경우도 있었다.

朱印船은 一般的으로 늦은 가을이나 초겨울에 北風을 利用해서 出航해 渡航先에서 交易을 끝내고 다음 해의 봄이나 여름에 歸航했다. 그러나 商品의 販賣나 渡航先의 商品은 買入하는데 時日이 걸리는 경우에는 1年以上 渡航先에 체류하는 경우도 있었다.

當時 貿易船을 海外에 파견해서 貿易을 하는데는 많은 資本을 必要로 했기 때문에, 朱印船貿易을 經營했던 사람들은 大部分이 大名 幕吏 大商人等이었다.

大名으로서는 島津忠恒, 有長晴信, 松浦, 五島玄雅, 鍋島承茂, 加藤清正, 龜井效矩, 細川忠興, 松倉重政, 竹中正重等 거기가 西國의 大名이었다. 大名이 파견했던 朱印船의 延數는 37隻이었는데, 일찍부터 海外貿易에 깊은 關心을 가졌던 島津가 8隻 松浦가 7隻으로 가장 많았다. 大名의 파견船은 1612年 以後에는 2, 3의 例를 除外하고는 급속히 감소하고 있는데, 그 理由로서는 幕府가 1606年 9月 大名의 大船保有를 禁止한 것과, 1612年 3월에 처음으로 基督教 금지를 發動해서 海上交通에 대한 감독과 제한을 시작했기 때문이다.¹⁸⁾

다음에 武士나 幕吏로서는 長谷川權六, 小浜民部, 佐川信利, 村山等安등이었는데 大體로 1619年에 이르러서는 朱印船貿易에서 손을 떼고 있었으며, 1622-1624年間에 있었던 派船은 貿易과 船舶에 깊은 關係가 있었던 幕吏뿐이었다.

商人은 全部 65人으로서 가장 많았는데 그중 약 30%는 御用商人的인 豪商으로서 大部分이 京都, 大阪, 堺, 長崎, 博多등 主要 商業都市의 商人들이었다. 그 외에 在留中國人이 11名, 在留 유럽人이 12名 있었다.

朱印船制度 設立初期에 朱印船主는 75人이었는데 元和年代(1615-1623)에 들어와서는 31人 더욱이 寬永年代(1623-1643)에 들어와서는 20人으로 격감했다. 이와같이 격감한 이유는 航海上이

16) 岩生成一(1962); 前掲書, pp. 205-206.

17) 上掲書; pp. 40-41.

18) 中田易直(1971); 前掲書, p. 148.

나 交易上の 어려움이나 經濟的事情등도 있었지만 幕府當局의 政策에도 크게 영향을 받았다고 할 수 있다.¹⁹⁾

다음에는 朱印船의 貿易品과 貿易額에 대하여 살펴보기로 한다. 우선 貿易品目を 보면 表4와 같으나 이중 주요한 輸出入品目으로서는 다음과 같은 것들이다. 輸入品目으로서는 生絲, 絹織物, 綿織物, 獸皮革, 鮫皮, 蘇木, 鉛, 錫, 硃糖등이었다. 한편 主要 輸出品目으로서는 銀, 銅, 錢, 硫黃, 樟腦, 米穀등이었다.²⁰⁾

當時 日本이 가장원했던 品目は 生絲, 絹織物과 綿織物이라 할 수 있다. 그 당시 日本은 이들을 生産할만한 能力을 갖고 있지 못했기 때문에 이들을 輸入하기만 하면 國內에서 막대한 이익을 올릴 수 있었기 때문이다. 그러나 이들 品目들은 주로 中國에서 생산되었기 때문에, 中國과 外

〈表 4〉

渡航先	日本の輸出品	日本の輸入品
台灣	銅, 鐵, 藥罐, 雜貨.	生糸, 卷物, 鹿皮.
マカオ	所帶道具, 蒔繪道具, 銅, 屏風, 疊, 小袖.	印子, 生糸, 緞子, 縮緬, 紗綾, 綸子, 縞珍, 鮫皮, 水銀, トタン, 針, 唐土, 藥種, 山歸來, シヤクマ, 茶碗, 皿白砂糖, 南蠻物.
マニラ	銅, 鐵, 藥罐, 所帶道具, 摺風爐, 扇子, 帷子, 鉄, 小刀, 蒔繪, 小麥粉, 食物.	生糸, 卷物, 羅紗, 猩々緋, 紀, 葡萄酒, 珊瑚珠, 鹿皮, 蘇木, 砂糖.
東京	銅, 鐵, 藥罐, 所帶道具, 摺風爐, 扇子, 傘, 鏡, 錢, 硫黃.	小黃絹, 北絹, 唐綾, 綸子, 紀, 紬, 肉桂, 縮砂, 鬱金.
交趾	銅, 鐵, 藥罐, 帷子, 木綿, 摺風爐, 傘, 錢.	黃絹, 北絹, 紗綾, 伽沈香, 鮫皮, 黑砂糖, 密, 胡椒, 金.
東埔寨	銅, 鐵, 藥罐, 所帶道具, 扇子, 傘, 硫黃, 樟胸.	鹿皮, 漆, 象牙, 蠟, 蜜, 黑砂糖, 水牛角, 犀角, 檳榔子, 大楓子, 胡椒, 鮫皮, 孔雀尾, 木綿, 鬱金.
暹羅	銅, 鐵, 藥罐, 所帶道具, 扇子, 傘, 硫黃, 樟胸, 屏風, 疊.	蘇木, 鹿皮, 唐皮, 象牙, 靛藍, 水牛角, 鉛, 錫, 血竭, 更紗, 木綿縞, 藤, 珊瑚珠, 沈香.
太泥		胡椒, 錫, 鮫皮, 象牙.
マラッカ		錫, 鮫皮, 內荳蔻, 縞物.
ボルネオ		龍腦, 白檀.
モルッカ		丁子.

渡邊與五郎近世日本貿易論の展開, pp.40 ~ 41.

19) 岩生成一(1958); 前掲書, p. 51.

20) 上掲書; pp. 245 ~ 246.

〈表 5〉 渡航地・年次別朱印船積込資本額表

年 次	渡航地	銀資本額	備 考
1617年(元和 3)	交趾	400貫	5隻 2,000貫
1621年(" 7)	呂宋	(32貫)	商品 32貫
1625年(寬永 2)	台灣	350貫	2隻 700貫
1626年(" 3)	台灣	1,500貫	2隻 3,000貫
1628年(" 5)	台灣	200貫	2隻 400貫
1633年(" 10)	交趾	1,380貫	} 2隻 3,000貫
1633年(" 10)	交趾	1,620貫	
1633年(" 10)	台灣	116貫	3隻 350貫
1633年(" 10)	暹羅	100貫	1隻
1634年(" 11)	暹羅	120貫	船長・船員 70貫, 客商 50貫
1634年(" 11)	柬埔寨	130貫	資本 100貫, 商品 50貫
1634年(" 11)	交趾	500貫	
1634年(" 11)	東京	800貫	
平 均		528貫 571匁 (21隻)	

岩生成一：朱印船と日本町, pp. 73~74에 의함.

交關係나 公式的인 通商關係가 없었던 관계로 東南亞에 진출하고 있는 中國商人들을 통하여 輸入할 수 밖에 없었다. 이들 輸入品에 대한 代價는 銀과 銅이 주었다. 오늘날 日本은 經濟大國으로 발전하여 우리나라나 中國을 압도하고 있지만, 當時 그들의 産業의 發展狀態는 우리나라나 中國에 비교할 것이 되지 못하였다.

다음에 貿易額에 대해서 보면 이에 대한 記錄이 거의 없기 때문에 確실한 額數를 알기는 어렵다. 그러나 岩生成一은 「자기가 아는 한에서 우리나라에서는 이에 대한 기록이 전혀 없다고 해도 좋다. 그러나 當時 그들과 자주 접촉을 가졌던 유럽인들의 報告나 記錄중에서 몇가지 예를 찾아보면 朱印船 한척의 휴대자본(積荷와 現銀)에 대해서 다음과 같은 예가 있다.²¹⁾」고 하면서 表 5와 같은 數字를 提示하고 있다. 이에 의하면 휴대자본액은 각각 현저한 차가 있어 하나같이 않으나 그 平均額은 約 530貫目(당시 一貫目は 960文, 文은 우리나라의 文에 해당함)에 이르고 있다.

이러한 貿易資金은 朱印船貿易家가 個人的으로 全額出資한 경우 보다도 資本主 몇사람이 共同出資하는 경우가 많았다. 朱印船에는 資本主의 積荷와 資金外에 船長이나 船員의 貿易品도 있었으며, 때로는 그 總額이 朱印船 全積荷의 3分の 1이 될 때도 있었다. 또한 通常多數의 商人들이 朱印船에 편승해서 자기의 商品을 가지고 가서 渡航賃과 運賃을 支拂했다. 이러한 資本들도 朱印船의 有力한 經營資本으로 包含되어져 있다.

朱印船은 1604年에서 1616年까지 年平均 15척이 渡航했다. 휴대자본이 적은 경우는 100貫觀

21) 岩生成一(1962): 前掲書, pp. 73-74.

많은 경우는 1500-1600貫目로서 그 차가 대단히 컸다. 만약 이를 平均 500貫目로 계산하면 1年 總額은 7500貫目이 된다. 또한 1617년부터 1635년까지 19年間の 朱印船 渡航延數를 161척이라 하면 年平均 8척 前後가 되며 年間 貿易資金은 銀 4千貫目強이 된다. 이 數字는 朱印船이 每年 海外 各地의 貿易港에 가져간 資本 및 商品의 總額이 된다. 앞서도 언급한 바와같이 1척 平均 五百貫目라고 하면 朱印船貿易이 활발하게 이루어졌던 1604-1615年間에는 적어도 年1萬五~6千貫目が 海外에 나간것으로 되며, 1617년에는 1萬貫目 程度의 銀이 나간 것이 된다. 이러한 資金으로 商品을 사고 와서 日本에서 판매가격은 約 2倍정도였다.²²⁾

朱印船貿易에는 莫大한 資本과 위험이 뒤따랐기 때문에 이에 대처하기 위하여 抛銀이라는 것이 행하여졌다. 이것이 역할을 첫째는 貿易資本의 形成이고 둘째는 貿易危險에 따른 貿易資金이 分擔이었다. 이것이 언제부터 이루어졌는지는 확실치 않지만, 日本人이 참가하게 된것은 1610年前부터 일것이라고 생각하고 있을 뿐이다. 처음에는 포르투갈 商人이 日本人으로 부터 貿易資金의 供給을 받게 된것이 朱印船貿易에까지 發展된 것이 아닌가 하고 推察되어 지고 있다.

그 方法은 貸借當事者인 甲(貿易業者), 乙(投資家) 以外에 朱印船主 丙이 있어서, 이 船主가 渡航할 때 甲은 一定의 銀은 船主에 提供하고, 協同資金으로서 目的地에서 交易했을 때의 利潤을 예상해서, 이것을 條件으로 乙로부터 一定의 資金을 借用하는 形式이다. 무사히 歸國했을때는 元利金を 返濟하고, 만약 海商조난에 의하여 歸航하지 못할 때는 元利金を 返濟하지 않게 된다.²³⁾

IV. 朱印船貿易의 特徵

朱印船貿易은 渡航先의 地方的인 事情이나 渡航時의 狀態에 따라 다르겠으나 大體로 다음과 같은 特徵을 들 수 있을 것이다.²⁴⁾

1. 朱印船貿易에는 우선 有力한 貿易家가 幕府로부터 朱印船을 發給받아, 그가 中心이 되어 同族등과 協力·負擔해서 배를 준비하고 資金과 商品을 배에 실는다. 뿐만아니라 船長이나 水夫 등의 船員도 各自의 資金과 商品을 실으며, 客商등도 운임을 支拂하고 資金과 商品을 실었다. 또한 國內商人도 積荷를 託送하는 경우가 많아서 資金面이나 經營面에서 언제나 광범위한 層의 協力과 援助가 있었다.

2. 朱印船은 多額의 銀資本을 가지고 渡航했다. 渡航先 各地에서의 貿易決濟는 相對方이 가장 좋아 했던 銀이 使用되었기 때문에 去來는 언제나 有利한 條件과 方向으로 展開할 수 있었다.

3. 朱印船은 渡航先에서 貿易品을 大量으로 買入했기 때문에, 그 去來는 渡航先市場의 價格을 크게 左右했다.

4. 朱印船은 季節風(貿易風)을 利用해서 왕래했기 때문에, 渡航先에서의 정박기간도 이에 左右되어 去來를 짧은 기간내에 하지 않으면 안되었다.

22) 岩生成一; “鎖國”, 「日本 歴史14」, 中公文庫, 1944, p. 222.

23) 渡邊與五郎; 近世日本貿易論 展開, 文化書房博文社, 1978, p. 48.

24) 上掲書; pp. 52-53.

5. 渡航先에서의 貿易을 短期間內에 끝나쳐야 했는데 各地 在留 日本人들의 도움이 있어서 貿易을 有利하게 展開할 수 있었다. 즉 新高山 商品의 판매, 買入商品의 集荷, 포장, 船積등을 신속히 할 수 있었다.

6. 朱印船의 主要 渡航地인 交趾, 크메르, 태국, Tong-king 地域에 移住한 日本人中에 有力한 者は 그 지방의 官憲과의 관계가 깊어, 朱印船이 入港貿易에 많은 편이를 받았으리라고 推察된다.

7. 朱印船은 渡航先 各地의 産物과 他地方에서 반입된 商品을 買入했다. 특히 Luzon, 交趾, 대만에서는 生絲貿易에서 지도적인 立場에 있었다.

8. Tong-king, Luzon, 交趾같은 곳에서의 무역에서는 政府의 간섭이 대단히 심했다.

9. 朱印船의 渡航先에서는 港稅와 關稅를 支拂하는 것이 原則이었으나, 경우에 따라서는 土地의 主權者나 貿易關係者에 대해서 相當額의 贈物(선물)을 使用해서 貿易의 圓滑을 도모했다.

결국 朱印船貿易이 활발하게 이루어진 것은 日本이 가장 필요로 했던 商品과 東南亞에서 必要로 하는 商品이 合致되었기 때문에 할 수 있을 것이다. 말하자면 日本은 生絲를 가장 원했는데 中國과 직접 교역할 수 없었기 때문에 이를 東南亞에서 구했고, 東南亞는 銀을 가장 원했는데 이것을 日本에서 구할 수 있었기 때문이다.

當時에 交易된 商品은 여러가지가 있지만 크게 보면 銀과 生絲와의 交易이라 할 수 있을 것이다.

V. 朱印船貿易의 停止와 그 意義

徳川家康은 幕府體制를 強化하기 위하여 對內外的으로 여러가지 政策을 展開했다. 對外的으로는 親善關係의 維持를 위하여 努力하였는데, 朱印船貿易에 대한 保護 統制도 이러한 政策에 따른 것이었다.

幕府는 1609년경 부터 朱印船貿易에 대한 制限을 시작했는데, 同年 9月에는 西南諸侯에 대해서 大船의 使用이나 保有를 금지했다. 이것은 朱印船貿易에 關係하고 있던 西國 大名들의 經濟力의 強化를 억제하므로서, 幕府體制의 強化를 위한 것이었다. 뿐만 아니라 바로 이즈음, 幕府 政權을 維持하는데 이롭지 않다고 판단하여, 基督教의 取締를 強化하다가 드디어 1613년에는 禁壓令이 發布되었다. 이어서 幕府는 1616年 8月 8日에 禁壓令을 한층 강화하여 一般人들을 相對로 改宗政策을 實施했다. 또한 外國人의 國內商業을 금지했으며, 貿易港도 長崎와 平戶에 限定시키고 居住도 制限했다.²⁵⁾

1620年 9月에는 平戶의 화관과 영국의 商館員은 訴狀으로 ① 포르투갈과 스페인 兩國人은 侵略의인 植民政策과 基督教의 傳道와는 不可分의 關係에 있음을 강조하고, ② 朱印船 渡航貿易이 계속 되는 한 宣教師의 잡입을 막는 것은 불가능한 일이라고 경고했다.

25) 中田易直(1940); 前掲書, p. 240.

朱印船과 宣教師와의 關係를 證明이라도 하듯이 平山常陳이라는 事件이 일어났다. 즉 철폐의 위험을 무릅쓰고 두 修道師 Pedro Zuninga와 Luis Flores는 常陳을 船長으로 하는 배에 편승해서 日本으로 향하다가 1620年 7月 22日 대만 근해에서 英國 군함 엘리자베스號에 붙잡혀 長崎奉行에 人渡되었다.

이들은 1622년 7월 13일에 長崎에서 平山常陳와 두 師父는 火刑, 승무원 12名은 목이 잘렸다.

이 平山常陳 事件은 여러가지 점에서 鎖國에로의 傾斜를 한층 강화하게 했다. 그 第1은 基督教 宣教師의 집요함을 확인시켜 주었다는 것, 第2는 朱印船貿易에 대한 不信感을 가지게 했다는 것, 第3으로는 通商國으로서의 化란人에 대한 신뢰감을 더욱 깊게한 결과가 되었다.

그래서 大殉教라고 일컬어지는 基督教人에 대한 박해가 시작되었다. 長崎에서는 1622년 9월 10일 長崎·大村의 옥에 數年동안 갇혀 있는 宣教師 및 信者 55人을 火刑 및 참수형에 처했다. 大殉教는 江戸까지도 과급되어 1623년 10월에는 宣教師 및 教徒 50名을 火刑했고 이어서 妻子 26名도 같은 형을 받았다. 그 이후 基督教人 박해는 全國的인 풍조로 되었다.²⁶⁾

앞서의 諸問題와 그후 基督教人 問題와 관련해서 1622년 12월에 海外交通貿易 全般에 制限令을 發布했으며, 特히 포르투갈人의 來航, 居住, 宿泊, 婚姻에 대해서는 엄히 取締했다. 그에 더하여 朱印船에 대해서도 마닐라에 渡航禁止와 포르투갈 航海士의 고용제한이 실시되었다.

한편 化란人은 앞서와 같이 幕府에 作用해서 朱印船의 渡航阻止와 海外에서의 朱印船貿易을 방해했다. 幕府는 基督教人 처리문제와 관련해서 점차로 海外交通과 貿易을 제한해 갔다. 朱印船貿易이 점점 줄어들어 少數의 特權商人의 손에 集中되게 되자, 密貿易을 한다든지 朱印船을 轉車하거나 偽造하는 者까지 생겨났다. 때문에 幕府는 1631년 6월부터 朱印船에 대한 取締를 보다 엄격히 했다.

이와같이 海外渡航에 대해 엄격한 統制를 하게 된 주요한 理由로서 中田易直은 다음과 같은 點들을 들고 있다.²⁷⁾

① 禁敎의 徹底. 즉 外地에서 基督教徒와의 自由스러운 交渉을 못하도록 함과 同時에, 海外에 추방된 日本인과의 交通을 取締하기 위해서 朱印船主를 幕府支配下에 두었다.

② 貿易資本의 自由스러운 發展에 대한 意味도 있었다.

③ 幕府自身이 朱印船貿易을 하기 쉽게 하기 위한 것. 즉 商品 買入이나 資本投資에 의한 貿易參加가 바람직했다는 것.

④ 朱印狀을 私造·偽造해서 渡航하는 者가 있었기 때문에 이들을 取締할 필요가 있었다는 것 등이다.

이상과 같이 朱印船貿易에 대해 強化하게 된것은, 南方諸地域의 國際關係의 變化와도 관련이 있다. 南洋諸地域은 幕政초에는 家康의 和親通商政策에 同意했으나, 朱印船의 활약이 활발하게 되자, 자기들의 이익을 지키기 위하여 朱印船을 배제 하려는 기운이 各地에서 일어났다. 예를들면 스페인의 植民地인 마닐라에서는 朱印船이 諸商品을 買入하므로 해서 物價가 등귀하기

26) 林屋辰三郎: 「寬永鎖國」, 「國民 歴史十四」, 文英堂, 1973, pp. 128-129.

27) 中田易直(1940): 前掲書, p. 242.

때문에 他國과의 交易이나 生活에 불리한 점이 생겨 났기 때문에, 스페인은 1609년에 朱印船의 渡航禁止를 幕府에 요청했다. 또 포르투갈의 植民地인 마카오에서 1609년에 朱印船 승무원의 亂動이 있었기 때문에, 朱印船의 寄航을 禁止해 줄것을 幕府에 요청했다. 家康는 紛爭을 방지코저 渡航을 禁止했다.

1625년에는 대만에서 화란과의 사이에 關稅問題로 紛爭이 있었다. 또 1627년에는 태국에서 朱印船이 스페인 함대에 나포되어 朱印狀을 빼앗겼다. 當時 스페인 皇帝는 포르투갈 황제도 겸하고 있었으므로 그에 대한 보복으로 1628년 포르투갈船 3척을 抑留했기 때문에 긴장관계가 발생했다. 또 內亂中에 日本이 무기를 수출했다 해서 安南과도 國交가 단절되었으며, 태국과도 여러 가지 紛爭이 생겨 國交가 단절되었다.

이상과 같은 外交問題도 겹쳐서 幕府는 朱印船을 直接 統制下에 있는 代官的인 豪商에 限定했다.

그후 1633년 2월에는 海外交統貿易制限令 17條를 發布해서 鎖國體制의 제일단계에 들어갔다. 그 內容을 보면 第1條에서 3條까지는 日本人의 海外往來를 금지하는 것이고, 第4條에서 8條까지는 基督教의 取締에 관한 것이며, 第9條 以下는 外船貿易의 取締에 관한 規定이었다. 그러나 이 때만 해도 아직 海外에 남아 있는 日本人의 歸國에 대해서 5년의 경과규정을 두어 朱印船의 海外渡航은 여전히 인정하고 있었다.

그러나 1635년 5월에 發布한 세번째의 鎖國令에서는, ① 日本人의 海外渡航이나 歸國을 무조건 금지했고, ② 基督教의 禁制와 信者 摘發의 徹底, ③ 外國貿易의 管理와 統制等 3項目이 強化했다.²⁸⁾ 이렇게 해서 日本의 外國貿易에서 重要한 역할을 했던 朱印船貿易은 完全히 停止되게 되었다.

그 理由로서는 첫째로 朱印船에 의한 輸入品은 當時 화란船, 포르투갈船, 中國船에 의하여 多量으로 輸入되고 있었기 때문에, 海外에서의 불명예나 위험을 무릅쓰면서까지 海外渡航을 계속할 필요가 없었다고 판단한 때문이며, 둘째는 화란이 日本基督教을 독점하기 위하여 오랫동안 幕府에 대하여 여러가지 策動을 展開한데서 연유하는 것이라 생각되어 진다.²⁹⁾

이렇게 되기를 화란 商人들은 多年間 열망해 왔던 일이었다. 따라서 화란 商人들은 對日貿易에서 가장 많은 이익을 올릴 수 있는 時代를 맞이하게 되었다. 한편 島原의 亂을 계기로 해서 1639년 7월 5일 幕府는 基督教 禁制의 3開條 外에 포르투갈船의 日本渡航을 금지시켰다. 이로 인하여 1世紀間이나 계속되었던 포르투갈船의 通商은 두절되었다.

이상에서 朱印船渡航이 停止된 경위를 살펴보았다. 다음에는 朱印船 停止의 意義에 관해서 살펴보기로 한다.

德川幕府가 그의 政權을 강화하기 위해서는 우선 政治的인 統制가 必要했다. 그 위에 社會的, 經濟的, 思想的인 統制 또한 필요로 했다. 德川幕府는 1616년 8월 貿易制限令과 基督教 禁令을 내렸다. 이 基督教 禁制는 思想統制 뿐만 아니라 諸統制 全般에 걸쳐 效果를 올렸다. 外國과의

28) 上掲書(1940): p. 260.

29) 中田易直(1971): 前掲書, p. 156.

貿易이 西國諸大名이나 民間貿易業者의 活動에 의해서 商業資本이 成長한다는 것은 封建支配에 커다란 障害가 아닐 수 없었다.

그래서 幕府는 1604년 絲割符制를 시행함에 의해서, 特權商人團을 지정해서 이들이 貿易代官的인 기능을 부여해서 長崎奉行의 支配下에 두어 貿易獨占 方向으로 나아갔다. 그 결과 포르투갈 商人의 貿易은 큰 타격을 받았으며, 諸大名의 御用商人은 貿易에서 배제되었다.

1623년 家光이 將軍이 되었을 때 幕藩體制가 完成되었으며, 특히 寬永初년에는 政治的, 社會的인 統制도 일단락되었다. 남은것은 基督教禁制를 정점으로 하는 思想統制와 貿易統制를 정점으로 하는 經濟統制를 하는 것뿐이었다. 前者에 대해서는 1630년의 禁書令을 비롯해서 五人組連座制等 모든 수단을 동원해서 基督教徒 탄압이 행해졌다. 後者에 대해서 본다면 본래 朱印船貿易은 무역장려책이 아니었다. 그 본질은 종래의 관계에서 인정하고 있던 少數의 大名과 特權商人에게만 朱印狀을 부여하므로써, 幕府의 手中에 貿易權을 장악하는 하나의 手段이었다. 더우기 元和의 貿易港制限 以來 포르투갈에 대신해서 主役이 된 荷蘭의 平戶貿易도 長崎奉行의 管轄下에 두었으며, 寬永8년에는 中國船에도 絲割符制를 적용함과 동시에 奉書制度를 施行해서 극히 少數의 商人에게만 奉書를 부여하도록 했다.

따라서 鎖國은 幕府의 封建體制의 確立과 強化에 필수조이었다고 할 수 있을 것이다. 이러한 江戸封建體制의 完成段階에서 朱印船制度는 1635년 第3次 鎖國令에 의해서 日本人의 海外渡航과 海外在住 日本人의 歸國은 금지되었다. 이로 인해서 朱印船貿易은 완전히 폐쇄되어, 南洋各地에서 日本人 活動이 급속히 凋落하게 되었다.

VI. 結 論

以上에서 朱印船貿易의 성쇠에 관한 여러가지 面을 살펴보았다. 어느 政府나 다 마찬가지겠지만 일단 政權을 장악하면 어떻게 그 權力을 維持하느냐 하는 것이 最大의 관심사일 수 밖에 없다. 이러한 점에서 德川幕府도 예외일 수는 없었다.

德川家康이 權力을 잡자 그는 自己의 권력기반을 다지는 일에 착수했다. 첫째로 外交面을 들 수 있겠다. 豐臣秀吉이 임진왜란을 일으키므로 해서 日本은 國際적으로 고립된 상태에 있었다. 즉 우리나라와는 말할 것도 없고 明과도 國交가 단절되었으며, 東南亞諸國에 高壓的인 자세를 취했기 때문에, 별로 좋은 關係가 아니었다. 德川家康은 權力을 잡자 이러한 國際的인 고립에서 벗어나려고 노력했다. 그 理由는 自己政府가 國際적으로 인정을 받아야만 그 기반을 다질 수 있다고 생각했기 때문이다. 그래서 그는 우리나라와의 關係正常化를 강력히 희망하게 되었고 그 結果로 1607년에 己酉條約을 체결하므로써 國交가 再開되었다. 한편 中國과의 關係正常化를 위하여 事前 作業으로 왜구의 단속을 強化했다. 그것은 當時 中國은 왜구 때문에 골머리를 앓고 있었기 때문이다. 그러나 中國과의 關係正常化는 中國側이 불응했기 때문에 끝내 이루어지지 못했다. 그런데 中國과의 關係 正常化를 위한 왜구 대책이 朱印船貿易이 생겨나게 된 하나의 原因

이 되었다.

둘째로 基督教 탄압을 들 수 있겠다. 基督教은 포르투갈 商人들과 무역하는 過程에서 포르투갈 神父들에 의해서 日本에 들어오게 되었는데, 이것이 自己의 權力基盤을 다지는데 해롭다고 생각했기 때문이다. 그것은 基督教이 日本의 社會慣習에 맞지 않을뿐 아니라 그것의 平等思想은 권력층에 대해서는 대단히 불안한 것이었기 때문이다. 따라서 基督教 思想이 流入을 막기 위한 것이 朱印船의 종말을 고했을 뿐만아니라 결국은 鎖國의 길을 걷게된 하나의 커다란 原因이 되었다.

마지막으로는 貿易統制 내지는 獨占政策이다. 이것은 藩의 大名들의 經濟力을 약화시키고 幕府의 經濟力을 強化시킬려는 政策이다. 당시 藩은 거의 獨立的인 存在였기 때문에 藩의 經濟力이 強化된다는 것은 그 藩을 다스리는 大名勢力이 강해진다는 것을 의미한다. 그렇게 되면 幕府로서는 위협이 되지않을 수 없는 일이다.

朱印船貿易이 종언을 고했다 해도 經濟的인 손실을 보는것은 大名뿐이고 幕府로서는 아무런 손해가 없었다. 그 理由는 鎖國政策을 단행한 후에도 荷蘭人과 中國人이 日本에 와서 무역을 했고 또한 우리나라와도 교역을 했기 때문에, 여기에서 幕府는 莫大한 利益을 올릴 수 있었기 때문이다. 결국 朱印船貿易은 德川幕府의 政權維持를 위한 정책에 의해서 그 運命이 決定되었다 할 것이다.

Summary

A Study on Syu In Sen Trade In the Recent Times of Japan

Kim Moon-kwan

Syu In Sen trade is a form of tradet to be done in the recent times of Japan. In that time Japan traded with many countries in south east Asian area.

She traded with the countries for her economic profit and the good neighbor diplomatic policy. The important commodities of export and import were silver and silk. In that time Japan produced many silver and silk was produced mainly in China.

But this trade had been continued only for 35-years. It was the reason that the government adopted a national isolation policy for the maintenance of its power.