

# 日本 古代船舶의 分析

李 元 植\*

## Analysis of Japanese Ancient Ships

Lee, Won Sik\*

### 목 차

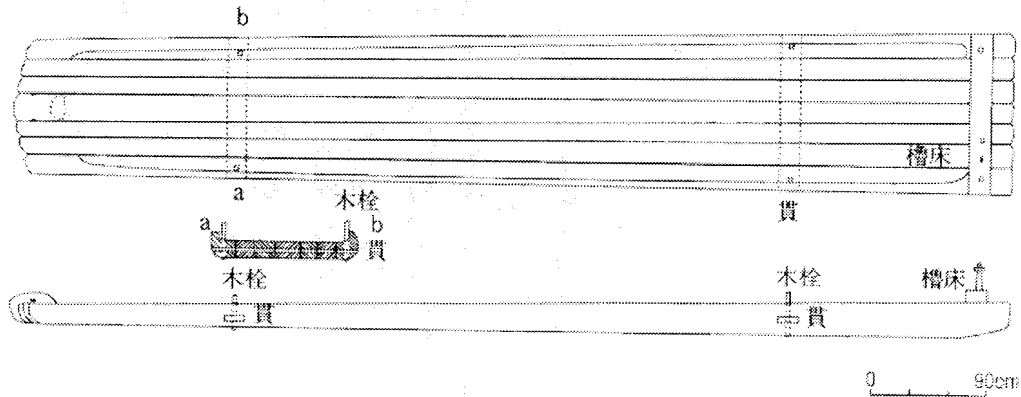
1. 서 론
2. 일본의 선
3. 일본선의 역사시대별 종류
4. 결 론
5. 참고문헌

### 1. 序 論

물위에서 人間이나 物件 荷物 등을 태우고 운반하는 탈것(乘物)으로서의 機能을 갖춘 最初의 原始的인 것은 자연적으로 부러진 丸木(환목-[마루따]=통나무) 토막이었다. 그 後 통나무 토막 여러 개를 칩닝쿨로 엮어서 만든 桴(부-[무네]=뗏목배)와 통나무의 속을 파내어서 만든 刳船(고선-[구리부네]=쪽배)을 發明하게 되었다.

四面이 바다로 둘러져 있는 日本 列島는 古代로부터 船([후네]=배)이 널리 쓰여졌다. 古代 神話 속에는 배에 대한 이야기가 자주 나오고 있다. 韓半島 특히 新羅 또는 三韓과 年代와 地名 등이 直接的으로 거론되어 연관이 있는 것이 많다. 地下에서 發掘한 土器 항아리나 銅鐸 등에 새겨진 쪽배의 그림에서, 쪽배 모양의 土甕에서 통나무 쪽배(刳船[구리부네])의 만듦새를 알 수 있으며 쓰임새도 알 수 있다.

\* 韓國海洋大學校 張保皐研究所 研究員, 元仁古代船舶研究所 所長



<그림 1> 제-모꾸부네(筏舟=뗏목배) - 對馬島 佐護溱의 筏舟  
 出典 : 出口晶子 [丸木舟] 法政大學 出版局 2001. 2.

日語 = 韓語의 對比

\*木栓 = 가쇠(長槩)

\*貫 = 꿰뚫다

\*檣床 = 노 짓는 말판

日本의 北西 海岸(韓國의 東海쪽 海岸)과 쓰시마(對馬島), 규-슈(九州), 오키나와(沖繩)에는 우리의 “뗏바이”(排)와 똑같은 [제-모꾸부네=ゼ-モクブネ]라는 뗏목배가 있다.

1986년에 日本의 大學 教授 야마구지(山口晶子) 氏가 [韓國 東岸의 (テツベ)] 라는 論文에서 “韓國의 東海岸에서 使用하고 있는 ‘뗏목배’라고 하는 뗏목배와 日本의 西海岸, 쓰시마, 규-슈 등에 殘存해 있는 뗏목배의 造船方法이 같고 부르는 이름도 ‘뗏목배-韓語’와 [제모꾸부네]-日本語’로서 서로 같다.” 라는 要旨의 論文을 發表한 바 있다.

石器 時代 以來 歷史 時代에 이르기까지 韓半島에서 많은 사람과 集團이 桴(부-[무네]=제-모꾸부네=뗏목배)나 통나무 쪽배(刳船=고선-[구리부네]) 등을 타고 日本 列島로 渡海하였는데 그 渡來人들이 타고 온 배가 日本 列島의 배와 맞나 새로운 배를 탄생시킨 것으로 볼 수 있다. 다시 말하면 日本 傳來의 배의 造船 技術의 바탕 위에 韓半島의 배와 造船 技術이 도입되어, 日本 列島에 새로운 배인 和船과 “棚板造” 및 “面木造”의 造船 技術을 誕生시킨 것으로 볼 수 있다.

## 2. 日本의 船

### 2.1 序 論

日本은 섬으로 이루어진 섬의 나라이다. “人類 文化 文明의 發祥地는 江의 流域이었다.” 라고 하는 것은 人間은 물과 떨어져서는 生活을 할 수 없다는 것을 말하여 주고 있다. 물가에 살고 있던 사람이 漁獵과 採集 活動을 할 때에 그리고 移動이나 物物 交換을 위한 交易 活動을 할 때에 물을 건너가야 했다. 이 때 통나무의 토막을 물에 띄워 利用하였고, 통나무 토막 여러 개를 桴寧쿨로 엮어서 桴목배를 만들었고, 통나무의 속을 파내어 桴배를 만들었다. 그 후 문명이 발달하면서 桴構造船을 만들게 되었고 韓半島와 南方에서 도래하여 온 渡來人에 의하여 桴構造船이 만들어지고 遣隋船 遣唐船과 같은 遠洋 海船을 건조할 수 있게 되었다.

### 2.2 日本의 배(舟船) 和船의 起源

四面이 바다로 둘러져 있는 日本 列島는 古代로부터 舟船(후네=배)이 널리 쓰여졌다. 日本의 神話 속에는 배에 대한 이야기가 자주 나오고 있다.

韓半島의 三韓이나 新羅와 관련되는 年代와 地名 등이 直接的으로 거론된 것이 있다. 地下에서 發掘한 土器 항아리나 銅鐸 등에 새겨진 桴배의 그림에서, 桴배 모양의 土俑에서 통나무 桴배(桴船=[구리부네])의 桴木새를 알 수 있으며 쓰임새도 알 수 있다.

石器 時代 以來 歷史 時代に 이르기까지 韓半島에서 많은 사람과 集團이 桴(부[무네]) 또는 桴목배([제-모꾸부네])나 통나무 桴배(桴船=고선[구리부네]) 등을 타고 日本 列島로 渡來하였는데 그 渡來人들이 타고 온 배가 日本 列島의 배와 맞나 새로운 배를 탄생시킨 것으로 볼 수 있다. 다시 말하면 日本 傳來의 배의 造船 技術의 바탕 위에 韓半島의 배와 造船 技術이 도입되어, 日本 列島에 새로운 배인 和船의 “桴板造” 및 “面木造”의 造船 技術을 誕生시킨 것으로 볼 수 있다.

參考： 日本語의 舟·船 = ふね [hune] → ぶね [bune]의 使用

\* ふね는 語頭に 올 때 쓰고, ぶね는 語尾에 올 때 쓴다

例：1. ふね [hune] → ふねのれきしは [hune no rekishi wa] (배의 歷史 는)

2. ぶね [bune] → いくさぶね [ikusa bune] (戰船=싸움배)

### 2.3 日本의 배(舟, 船)=ふね[hune]→ぶね[bune]의 語源

日本語의 音韻 變化의 法則을 보면 m의 경우 m→h→b(m→b→h)로 變化하고 있다. 古代에 있어서 日本語는 日本列島 내에서 自生한 말, 南方에서 流入된 말, 韓半島에서 流入된

말, 中國에서 流入된 말 등 混用語의 성격을 가진다. 특히 韓半島에서 발달된 文化와 文明이 가장 많이 일본으로 流入 渡來된 것은 말할 것도 없다. 流入 渡來되는 경로는 바다인데 배는 이 모든 것을 運搬하는 役割을 하였다.

言語學的으로 考察하여 보자. 현재의 “후네”→“부네”라는 말을 m→h→b 의 變化의 法則을 이용하여 逆으로 풀이하면 b→h→m 에 따라 “부네”→“후네”→“무네”가 된다. 여기에서 “무네”는 무엇을 말하는가 하는 疑問이 생기는데 漢字에서 찾아보기로 한다. 日本語 漢字에 “무네”의 뜻을 가지고 있는 “桴(부)”字가 있는데 日本音은 [후, 후-] 이다. 漢語로는 “桴”를 [fu', fu-]라고 읽는다. 大字源에서 그 뜻을 찾아보면 “桴=筏=raft”로 나온다. 筏의 뜻은 “이 까다=뗏배”이고 音은 [하쓰, 바쓰]로 읽는다. 筏의 원래의 字源의 뜻은 “桴=대나무를 베어 엮어서 만든 배”다. raft는 뗏배의 英語 表記이다. “桴(부)-[무네]”는 나무로 만든 뗏목배이다.

“나무로 만든 뗏목배” 즉 “桴(부)-[무네]”는 日本 땅에 처음 渡來한 “탈것”이었다. 韓半島에 살고 있던 石器時代人들이 海岸에서 “桴(부)-[무네]”를 타고 바다를 건너 日本列島로 渡來했다는 遺物(證據)이 釜山 東三洞과 朝島의 貝塚에서 나왔다. “桴(부)-[무네]”라는 말은 2000년 以前에 사용하였던 古代 韓語라고 판단된다. 日本의 西海岸(東海의 남쪽) 對馬島 九州 등지에서 쓰이고 있던 뗏목배의 形態나 構造가, 韓半島의 東海岸 南海岸 濟州道 등에서 쓰이고 있던 뗏목배와 똑 같다. 쓰시마(對馬島)에서는 지금(2002년)도 濟州道の 태우나 正東津의 토막배와 똑 같은 模樣과 構造로 된 뗏목배(日本語로 제-모꾸부네)를 만들어서 使用하고 있다. 石器 時代로부터 現在에 이르기까지 使用하고 있는 것이다.

日本의 일부 學者들은 意識적으로 韓半島에서 導入된 船舶 文化와 文明을 外面하고 中原(漢 隋 唐 宋 元 明)에서 導入하였다고 主張하고 있으나, 出土 遺物이나 古代 歷史 典籍에 나오는 新羅의 船匠 豬名部氏나 百濟의 大內氏의 記錄 그리고 新羅船이나 百濟船式 遺唐船의 建造에 대한 기록은 否認하지 못 할 것이다. 日本의 瀬戶內海 海岸의 ‘棚板造’, 日本의 北海 海岸(우리나라 東海 남쪽 海岸)의 ‘面木造’의 造船法式은 韓半島에서 건너간 것이다. [(2) 日本의 船(和船)의 歷史 時代別 船의 種類 參照]

日本에 通信使로 다녀온 後에 記錄한 紀行文을 [海槎錄]-慶七松, [東槎錄]-姜弘重 이라고 적은 것이 있다. 古文書에서는 “槎(사)=뗏목배”나 “桴(부)-[무네]”의 글자를 “배”를 뜻하는 말로 引用하고 있다.

## 2.4 繩文 時代(BC 6000년-BC 200년 경)

各 地域의 주위 環境과 海岸의 지형이나 江의 지형 조건에 알 맞는 뗏목배( 제-모꾸부네)와 통나무 쪽배(刳船[구리부네]=외쪽배=單材刳船)가 발달하였는데 통나무 쪽배가 뗏목배 보다 더 많이 발달하였다.

釜山 影島의 東三洞 貝塚과 韓國海洋大學校 자리인 朝島의 貝塚에서 일본의 繩文時代 때의 黑曜石 화살촉과 繩文 土器가 발굴되었는데 이것은 釜山 沿海와 일본의 쓰시마(對馬島)

및 규-슈(九州) 沿海 간에 海上 交流가 있었다는 考古學的 證據 유물이라고 할 수 있다.

## 2.5 彌生 時代(BC 200년-AD 238년 경)

초기에는 單材 刳船(고선-[구리부네])이 發達되었으나 중기에서 후기에 이르러서는 複材 刳船(두쪽배 또는 二段 쪽배)이 나타나고 크기도 大型으로 변하여 갔다. 그리고 먼 거리를 航海하는 배는 뱃전에 杉板을 덧대어 높게 무으며 올리고 이물과 고물은 더 높게 올려서 船腹量과 耐航性의 增大를 企圖하였다. 배의 중앙에는 돛대를 세우고 돛을 매어 달았으며 양 뱃전에는 십 여 개의 노(櫂)를 매어 달았다.

## 2.6 古墳 時代(AD 238년-AD 551년 경)

複材刳船이 더욱 改良 發達하여 構造上으로는 縫合船(板子を 꿰매어 만든 배)이지만 準 構造船이라고 할 수 있다. 크기도 大型化로 進展되어 中國이나 韓半島로 航海할 수 있는 수준에 이른다.

## 2.7 飛鳥 時代(AD 552년-AD 645년 경)

大型船의 造船 技術은 古墳時代의 延長으로 볼 수 있으나 構造上으로는 크게 進展되어 본격적인 構造船(船釘(못)으로 板子を 組立하여 만드는 배)의 造船이 발달하였다. 그리고 中原의 隋나라에 遣隋船(百濟人이 造船한 百濟式 遣隋船)을 派遣할 정도로 造船 技術은 발달하여 갔다. 이어서 630년경에는 遣唐船을 파견하게 된다.

## 2.8 奈良 時代(AD 645년-AD 794년경)

650년경에는 天皇의 명령으로 百濟式 遣唐船을 建造하게 된다. 중기에 건조한 遣唐船은 南島路(日本 九州의 南端-奄美大島-東中國海-橫斷-明州(寧波))의 航路를 가게 되는데 이때의 遣唐船은 航洋性이 높은 構造와 帆檣으로 改善되어(중국의 Junk와 類似한 構造船으로 變하여-日本 學者의 見解) 갔다고 보여진다. 이 時代의 舟船(후네)은 日本에 傳來되어 온 獨特한 造船 技術 위에 韓半島 百濟의 造船 技術을 導入하고 中原(唐製의 新羅 交易船)의 影響을 받아 새롭게 發展한 것이라고 할 수 있다.

## 2.9 平安時代(AD 794년-AD 1185년 경)

794년에 首都를 山間의 山城國으로 遷都하게 되자 外交와 海運은 衰退하여 간다. 804년의

遣唐使의 파견과 838년의 圓仁(엔닌)이 便乘한 遣唐船을 마지막으로 遣唐使의 파견은 幕을 내린다. 遣唐使의 파견이 중지되고 海外로의 航海가 禁止되므로 해서 造船 事業은 침체에 빠졌다. 그러나 圓仁(엔닌)의 「入唐求法巡禮行記」는 그 時代의 國際 政勢와 日本에서 建造한 遣唐船(遠洋船)의 構造와 造船 技術 그리고 航海 技術 등 여러 가지 有益한 情報를 전하여 주고 있다. 그러나 國內 輸送船(100石-150石)의 造船과 海運은 維持되어 갔으며 鎌倉時代에는 290石 크기의 輸送船의 建造가 13世紀 末 까지 이어진다.

## 2.10 鎌倉時代(AD 1185년-1392년 경)

源氏は 幕府를 鎌倉(가마쿠라)에 두고 徹底한 武斷政治를 펴서 海上에는 海賊의 그림자가 보이지 않게 되었으며, 外國의 舶來品[hakurai] (船舶에 싣고 들어 온 輸入品, 지금도 日本에서는 外國 製品 즉 輸入品을 [hakurai]라고 한다)의 流入을 막기 위하여 宋, 高麗와의 交通과 貿易에 대하여 壓迫을 가하여 1223년에는 船舶法規인 '廻船式目'을 제정하여 海商法을 整備하였다. 또 1254년에는 渡海 船舶의 數를 5 隻으로 制限하였다. 그 결과 造船 技術은 급격히 衰退하여 갔다.

1274년과 1281년에는 蒙古-高麗 聯合軍 艦隊가 侵攻하여 왔으나 颶風으로 인하여 艦船들이 被害를 당하자 敗戰하여 退却했다.

이때의 日本 水軍의 軍船은 平戰船級 水準이었다. ([元寇襲來繪詞]의 水戰 場面 參照)

그 후 寺刹 造營 資金을 얻기 위하여 特別 貿易船을 여러 차례 元에 파견하여 唐物(輸入品=高價品)을 滿載하고 歸航하여 많은 利得을 보았다.

## 2.11 室町時代(AD 1392년-1573년 경)

1401년에 明에 使節을 파견하였으며 日本과 明 間에는 본격적인 通交 關係가 시작되었다. 1468년에 사절을 파견할 때에는 民間의 船舶을 差出해서 使遣船으로 改造하여 使用하였다. 예를 들면 和泉丸을 改造해서 幕府船으로, 寺丸을 개조해서 大內船으로, 宮丸을 개조해서 細川船으로 充當했다. 和泉丸은 2,500石, 寺丸은 1,800石, 宮丸은 1,000石 정도의 大型船이었다.

## 2.12 結 論

日本の 船인 和船의 가장 基本이 되는 船型은 三板式이다. 즉 杉板(舷板=外殼板)을 三板만 무으며(造積) 올리는 것을 말한다. 三板이라고 하는 것은 (船底板위에 舷板을 무으며(造積) 올리는데) 그 첫 번째 판을 “根棚”이라 하고 두 번째 판을 “中棚”이라 하고 세 번째 판을 “上棚”이라고 한다. 이것을 “棚板造”方式이라고 한다. 小型이던 大型이던 간에 모두 三板式으로 造船을 한다. 그래서 英語(英語 辭典에서)로 和船式(주로 小型, 大型 구분 없이)의 배

를 “SAMPAN=三板”이라고 한다.

(三板을 漢語로는 [san ban], 日語로는 [san ban]이라고 한다. 日語로 板을 語頭에서는 [han], 語尾에서는[ban]이라고 한다. 그런데 韓語로 三板을 [sam pan]이라고 한다. 여기에서 “sampan”의 語源은 우리의 韓語인 것을 알 수 있다 → 우리 나라의 三板(거루식) 造船用語가 英語 辭典인 Webster’s International Dictionary에 어떤 이유로 해서 우리 나라 발음으로 올라 있는가 하는 것은 다음의 연구 과제로 미룬다. 그리고 이 辭典에서는 a flat bottomed wedge-shaped Chinese skiff. / a small open Chinese boat. / a Japanese boat with a broad flat keel(폭이 넓고 평평한 통나무 龍骨을 가진 日本의 배) ...라고 기록하여 놓았다. 이 기록이 언제 등재되었는지 지금으로서는 알 수 없지만, 日本의 帝國主義 植民地 時期에 수정하였다고 하면 여기에서 Japanese는 본은 Korean인 것이다.

이 三板(SAMPAN)式의 元祖는 韓船의 “거루=거룻배”이다. 韓船의 基本 船型은 平底船으로서 江船은 杉板을 두 장 올리는 二板式(日本에서도 江船은 二板式)이고, 海船은 棼목을 底板으로 하는 平底船으로서 古代에는 杉板을 석 장 올리는 三板式(거루-낮은 돛대 하나), 靑銅器 時代 鐵器 時代에는 杉板을 다섯장 올리는 五板式(야거리-높은 돛대 하나), 三國時代 後期에는 삼판을 일곱장 올리는 七板式(당두리-높은 돛대 둘, 작은 야거리 돛 하나), 漕運船은 삼판을 아홉장 올리는 九板式(높은 돛대 둘, 작은 야거리 돛 하나)으로 되어 있다.

다시 말하면 日本에 傳來된 韓船의 造船 技術은 (瀨戶內海를 중심으로) ‘棚板造’ 三板式을 基本으로 해서 發達된 것이며 船材가 豊富한 日本에서는 五板式 七板式 九板式을 導入하지 않아 7-8-9 世紀를 前後로 해서 韓船式의 大型船의 造船 技術을 그 이상 導入할 필요를 느끼지 않게 되니 “棚板造”의 기술은 그 이상의 發達을 보지 못한 것으로 판단된다.

그러나 東海에 沿하여 있는 日本 本州의 北 海岸에서는 ‘面木造’의 方式으로 造船한 北國船과 羽瀨船을 비롯하여 여러 가지 “面木造”의 造船이 이루어 졌다. 底板을 ‘丁’ [찌여우=ちよう一] 라고 하는데 韓船의 “底” [저一] 와 같을 정도로 발음이 가깝다. 底板위에 “面木” [오모끼] (韓船의 “不者里” 정확하게는 안압지의 세쪽배의 양쪽 나무토막 과 똑 같다)라고 하는 부재를 덧대어 무으어 올리는데 생김새가 마치 莞島 “高麗船”의 “不者里” 와 똑 같다. 杉板은 面木을 포함하여 일곱 장을 덧대어 붙여 무으어 올린다. 韓船의 船體 造船 方式 (造積 方式)과 거의 같다.

### 3 日本船의 歷史時代別 種類

#### 3.1 繩文 時代(BC 6000년-BC 200년 경)

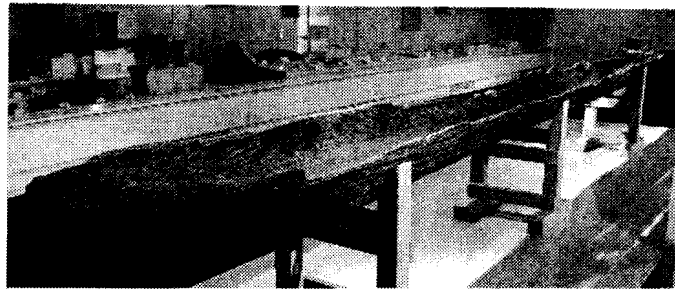
石器時代의 사람들은 狩獵이나 漁獵, 海藻 및 貝類의 採取 외에 도토리 밤 등의 과실을 採集하여 생활하였다. 이때는 주로 石器를 사용하였다. 흙으로 빚은 그릇(土器)도 사용하였는데 토기의 표면에 “새끼줄 모양”을 새겨서 넣었기 때문에 “繩文土器”라고 하며 이 시대를

繩文時代라고 한다.

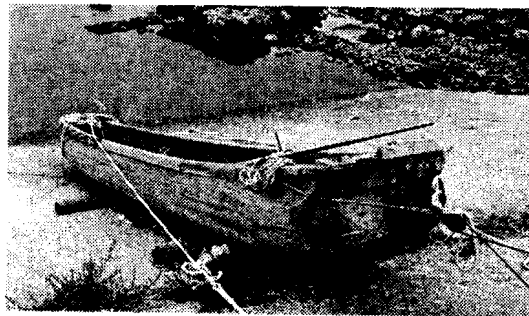
규-슈(九州)의 火山에서 나오는 흑요석(黑曜石)이 있는데, 이 흑요석(黑曜石)과 日本의 繩文土器 등의 遺物이 東三洞 貝塚과 朝島의 貝塚에서 發掘 出土되었다.

黑曜石의 遺物은 규-슈(九州)에서 쓰시마(對馬島)를 거쳐 釜山の 影島와 朝島(韓國海洋大學校 자리)에 이르는 遠洋 航海를 하였던 사람들이 運搬한 것이다. 그들이 韓半島 사람인지 규-슈(九州)사람인지는 確認되지 않았다. 그러나 文化의 흐름은 높은 곳에서 낮은 곳으로 흐르게 마련이어서 韓半島에서 규-슈(九州)로 渡來한 渡來人이 往復 航海를 했을 蓋然性이 있다.

石器時代에 있어서 뗏목배는 고기잡이를 하거나 미역 조개를 채취를 하기 위하여 쓰였을 것으로 보여지나 남아 있거나 출토된 遺物은 없다. 그러나 石器時代의 것으로 추정되는 刳船(고선-[구리부네]=통나무 쪽배)의 出土 遺物은 20여 점이나 된다. 유명하고 가장 오래된 것으로는 千葉縣(지바켄)의 江 바닥에서 發掘 出土한 것이 있다. 殘存 길이가 약 5m가 된다. 지금도 漁獵이나 갯바위 낚시용으로 刳船(고선-[구리부네]=통나무 쪽배)이 이용되고 있다.

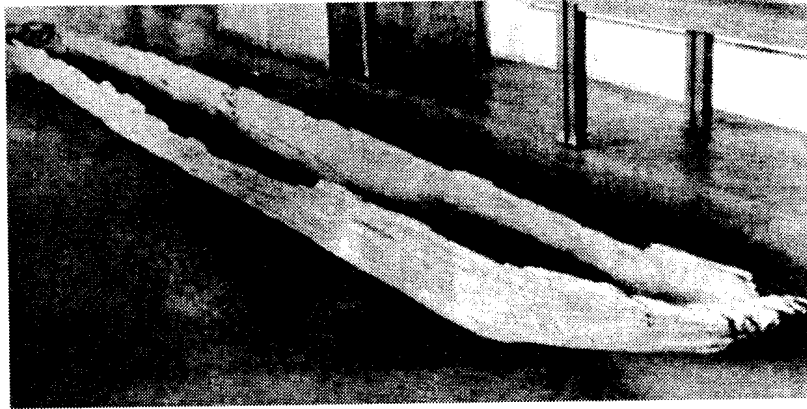


<그림 2> 千葉縣檢見川(지바켄게미가와)에서 出土한 單材刳船  
出典: 船の科學館 [日本の船]



<그림 3> 男鹿半島(오까한또)의 刳船(에구리부네)  
出典: 船の科學館 [日本の船]





<그림 4> 千葉縣畑町(지바켄하다께마찌)에서 出土한 單材刳船  
 出典: 石井謙治 [圖說 和船史話] 至誠堂 1983

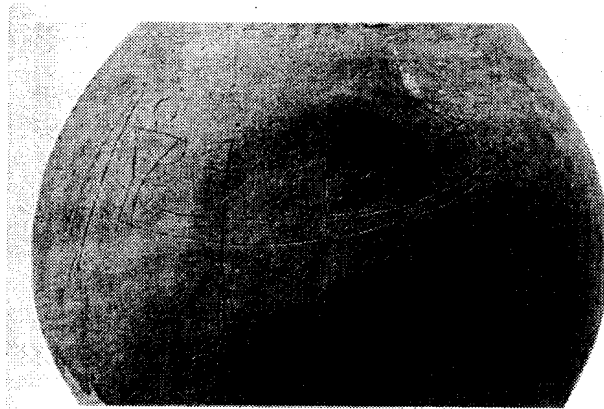
### 3.2 彌生 時代(BC 200년-AD 238년 경)

農業 生産을 주체로 하는 시대로 발전하게 되는데, 石器에서 金屬器(靑銅器, 鐵器)로 바뀌어 槍(창) 劍(칼) 弓矢鏃(화살촉) 등의 武器가 발달하고 生活 用品도 金屬器로 바뀌었다. 木工 技術도 현저하게 발전하였다.

靑銅器에 이어서 鐵器가 생산되는 技術的 革命이 造船術에도 영향을 가져왔다. 木工用 칼 끝 도끼 각귀 좌귀 톱 등의 여러 가지 연장이 발명되어 나무를 쪼고 자르고 다듬고 구멍을 파고 사괘를 짜 맞추는 기능이 발달하였기 때문이다. 이 시대의 遺物은 그 數가 적지만 발굴 出土된 土器나 銅鐸에 새겨진 刳船(고선-[구리부네]=통나무 쪽배)의 모양이 중요한 자료가 되고 있다.

奈良縣(나라켄)의 唐(韓-가라)古遺跡에서 出土한 彌生時代 中期의 항아리에 刳船의 그림이 그려져 있는데 이물(船首)과 고물(船尾)이 위로 솟아 있고 좌우에 8개의 노가 달려 있으며 고물에는 노(쟁미)를 잡고 있는 사람이 있다. 이 刳船은 漁獵用 이기보다는 먼 곳을 航海하는 遠洋船인 것 같다.

日本人이 “唐(가라)遺跡”이라고 하였으나 “韓(가라)遺跡”으로 解釋하여야 한다. 彌生時代에 韓半島에는 三韓이 있었고 日本에서는 이 三韓을 “韓=(가라)=加良”라고 불렀다. 奈良(나라)에 “가라=韓”의 渡來人들이 “나라=國”를 세웠던 것이다. 日本에서는 “韓”(가라)을 “唐(가라)”으로 바꿔치기 하는 일이 많이 있다.



<그림 5> 彌生時代の 항아리에 새겨 넣은 刳船(奈良縣唐古遺跡出土)  
出典: 船の科學館 [日本の船]

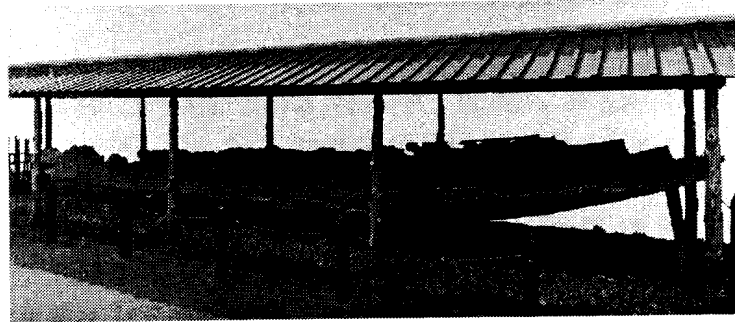


<그림 6> 彌生時代の 銅鐸에 새겨 넣은 刳船 (福井縣大石村出土)  
出典: 船の科學館 [日本の船]

### 3.3 古墳 時代(AD 238년-AD 551년 경)

農業 生産에 의하여 經濟力이 크게 향상되었다. 各 地方에서는 部族集團이 일어나게 되고 이어서 部族集團을 統一한 國家的이고 中央執權的인 統治形態를 갖춘 王國이 탄생하고 발전하게 되었다.

大阪府難波村(오사카후 나니와무라)의 이다찌江 바닥에서 발굴한 刳船이 있는데 두 토막으로 연결되어 있으며 殘存 길이는 두 토막을 이은 것이 약 10m가 된다. 復元船 全體의 길이는 약 15m가 될 것 같다.

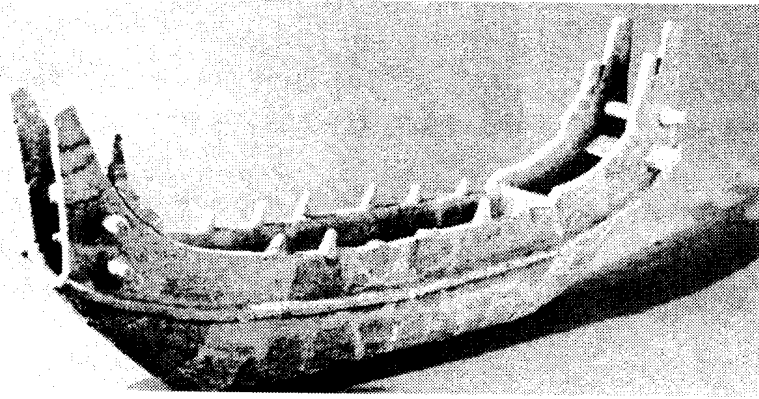


<그림 7> 이다찌 川에서 發掘 出土한 復材 刳船  
(복재 고선= 두 토막을 이은 통나무 쪽배)  
出典: 船の科學館 [日本の船]

古墳時代に 있어서 復材刳船 뿐만이 아니고 西都原古墳(사이도바루고훈)에서 出土한 埴輪(식륜-[하니와]=배 模樣 土甕)와 같은 모양의 構造를 한 배가 있었다.

船底는 大型 刳船으로서 양 쪽 뱃전에는 杉板을 높게 무으며 올렸다. 이물과 고물을 솟구쳐 올려서 耐波性을 增大하고 積載量(船腹)의 增大를 꾀하였다. 양 쪽 뱃전에 6개씩의 노걸이가 달려 있어서 여기에 노를 끈으로 잡아매고 노를 젓는다. 이 埴輪[하니와]型 刳船은 5世紀의 것으로 推定하는데 準構造船으로 발전하여 가는 좋은 본 보기이다. 古墳時代의 大型 刳船을 研究하는데 있어서 중요한 자료가 된다.

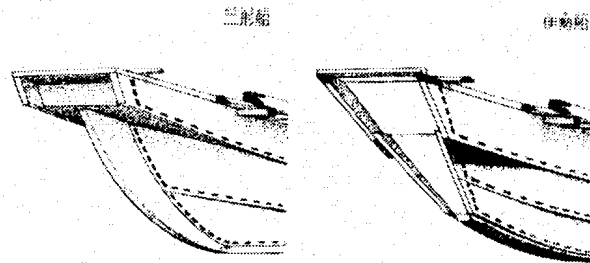
1975년경에 埴輪[하니와]型 刳船을 일본에서 建造하여 仁川에서 九州까지 航海하면서 韓日-日韓 共同 踏査를 실시한 바 있다.



<그림 8> 西都原 古墳 出土의 刳船 模様の 埴輪(하니와 = 土甕)  
 出典: 石井謙治 [圖說 和船史話] 至誠堂 1983

서기300년경에 應神天皇(第15代)은 貢物 運搬을 쉽게 하기 위하여 諸國에 命해서 배를 만들도록 하고 武庫港(지금의 兵庫港)에 集結하도록 하였다. 마침 新羅의 使節船도 武庫港에 碇泊하였는데 使節船에서 큰불이 나서 함께 碇泊하였던 運搬船들이 延燒하게 되었다.

新羅王은 이 사건의 이야기를 듣고 놀라서 造船匠인 木手들을 보내 새로 배를 만들도록 하였다. 이들을 猪名部(이나베)의 工人이라고 하며 物部氏에 부속되어 그 子孫들이 造船을 하였기에 新羅式 造船法이 처음으로 일본에 傳承되었다. 猪名部는 伊勢地方에서 배를 건조하였는데 이 地方의 배를 伊勢船이라고 한다. 그 후로 많은 배를 건조하여 일본의 造船 技術이 크게 발달하였다고 한다.

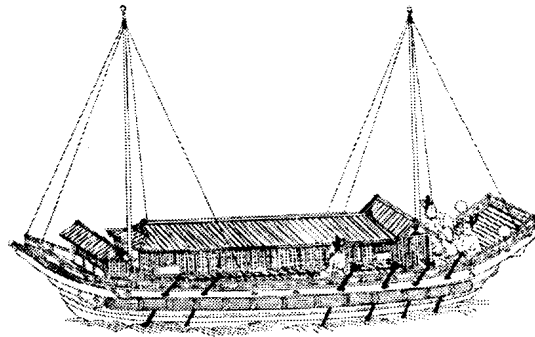


<그림 9> 猪名部氏의 傳統을 繼承한 伊勢 地方의 船型 (後代에 建造된 것)  
 出典: 石井謙治 [復元日本大觀 = 船]

### 3.4 飛鳥 時代(AD 552년-AD 645년 경)

飛鳥 時代の 前期 文化는 古墳時代の 連續이어서 크게 달라진 것은 없으나, 이때 新羅와 의 관계가 惡化되어 갔다.

新羅와의 關係 惡化를 政治的으로 해결하기 위하여 推古天皇때인 서기607년에 隋나라로 遣隋船을 파견하게 되었다. 航路는, 九州-壹岐-對馬島--韓半島 西南海 沿岸-北上-渤海灣 橫斷-山東半島 登州로 건너 간 것으로 보고 있다.



<그림 10> [聖德太子繪傳]에 나오는 日本의 遣隋船-複製畫  
出典: 石井謙治 [圖說 和船史話] 至誠堂 1983

隋나라가 망하고 唐나라가 들어서게 되자 朝貢 使節을 唐나라에 파견하게 되는데 이 때 사절이 타고 갔던 배가 遣唐船이다. 遣唐使는 630년부터 894년까지 250년간에 걸쳐서 모두 18회 派遣되었다. 遣唐使에 의하여 들여온 唐의 制度 文物은 遺物 遺構 遺跡을 통해서 알 수 있는데, 그것들을 싣고 온 遣唐船에 대한 자료는 斷片的인 것만이 남아 있다.



<그림 11> 百濟式 遣唐船의 建造 場面  
出典: 石井謙治 [圖說 和船史話] 至誠堂 1983

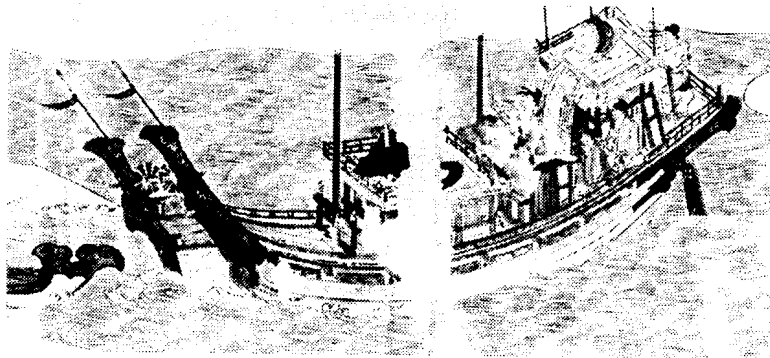
### 3.5 奈良 時代(AD 645년-AD 794년 경)

奈良時代に 있어서 “大化의 改新”은 획기적인 國家 形態의 改革이었다. 前代 보다는 中央 集中的인 强盛한 國家 權力을 갖게 되었다.

新羅등 국제 정세는 前代 보다는 더 긴박해지고 660년에 百濟는 羅唐에 降服을 하게 된다. 이 敗戰은 사태를 악화시켰다. 663년 天智天皇(제38대)때 百濟를 救援하기 위하여 27,000 명의 軍과 400여 척의 軍船을 동원하였으나 白川江 水戰에서 唐과 新羅의 聯合水軍에게 참패를 당하고 百濟는 완전히 滅亡하고 만다.

孝德天皇때인 650년에 遣唐使를 派遣하기 위하여 安藝國(아기=지금의 廣島縣)에서 百濟式의 배 2隻을 建造하였다. 百濟式의 배는 日本의 傳來의 型式이 아니고 百濟의 新型式을 導入한 것으로서 造船 技術 歷史에 있어서 劃期的인 事件이다. 이 遣唐船은 新羅와의 관계 악화 등의 이유로 해서 北路를 취하지 않고 南島路를 開拓하였다. 그 後로도 계속해서 安藝國에서 遣唐船을 건조하였다.

이때의 造船術은 크게 진보하였다. 그 후 759년에는 新羅 遠征이라는 목표 아래 北陸, 山陽, 山陰, 南海 등 네 지방에 500척의 大型 軍船의 建造 命을 내려 造船을 한 기록이 보인다. 이때의 軍船은 前代로부터 전해 온 準構造船이나 네 지방에서 건조한 軍船은 新型式의 百濟船의 造船 技術로 이루어졌다.



<그림 12> [吉備大臣入唐繪詞]의 遣唐船  
出典: 石井謙治 [圖說 和船史話] 至誠堂 1983

## 4. 結 論

日本の和船은 두갈래로 하여 발달하여 왔다. 그 하나는 뗏목배로서 벌선형(筏船型[이까다 부네가다] 또는 부형(桴型[무네가다])이라 할 수 있고, 그 둘은 통나무쪽배로서 고선형(刳船型[구리부네가다])이라고 할 수 있다. 日本의 太平洋 沿岸이나 瀬戸内海를 중심으로 하는 海域의 海岸에서는 刳船型이 발달하였으나, 日本의 西海岸과 쓰시마 규-슈 등의 일부 해안에서는 筏船型이 발달하였다. 刳船型은 準構造船으로 발전하여 왔지만 筏船型 또는 桴型은 그대로 머물러 더는 발전을 하지 못하였다.

그後 段階로는, 南方과 韓半島에서 渡海하여 온 渡來人에 의하여 構造船이 만들어지게 된다. 그 예로서 新羅의 船匠이 武庫(지금의 兵庫)에 와서 新羅式 海船을 건조하였고(猪名部氏船→伊勢船→安宅船→和船으로 발전), 百濟의 船匠이 安藝國에서 遣隋船 遣唐船을 건조하였다(安藝式船→廣島式船→棚板造式船→和船으로 발전). 한편 日本의 北海 沿岸에서는 韓半島의 뗏목을 底板으로 하는 筏平底板式 船型이 導入되어 面木造式 船型으로 발달하여 왔으나 和船式에 밀리어 더 發展은 하지 못하였다.

日本の 船(和船)의 가장 基本이 되는 船型은 三板式이다. 즉 杉板(舷板-外殼板)을 三段으로 三板만 무으(造積)는 것을 말한다. 小型이던 大型이던 간에 모두 三段 三板式으로 造船을 한다. 그래서 英語로 和船式의 船을 “SAMPAN=三板”이라고 한다.

다시 말하면 日本에 傳來된 造船 技術은(瀬戸内海를 중심으로) “棚板造” 三板式을 基本으로 해서 發達된 것이며 船材가 豊富한 日本에서는 五板式 七板式 九板式을 導入하지 않아 7-8-9 世紀를 前後로 해서 韓船式의 大型船의 造船 技術을 그 以上 導入할 필요를 느끼지 않게 되니 “棚板造”의 기술은 그 以上の 發達을 보지 못한 것으로 판단되나 船의 上粧 構造와 그 上粧 建築 技術은 상당한 발전을 하여 豪華스러운 정도로 發展하였다.

## 參 考 文 獻

- (1) 円仁, 《入唐求法巡禮行記 1》, 平凡社, 2000.
- (2) 円仁, 《入唐求法巡禮行記 2》, 平凡社, 2000.
- (3) 石原道博, 《倭寇》, 吉川弘文館, 1998.
- (4) 田村圓澄, 《大宰府》, 吉川弘文館, 1987.
- (5) 石井謙治, 《和船 1》, 法政大學, 1999.
- (6) 石井謙治, 《和船 2》, 法政大學, 1999.
- (7) 村井章介, 《北條時宗と蒙古襲來》, NHK Books, 2001.
- (8) 辛基秀, 《朝鮮通信使》, 明石書店, 1999.
- (9) 片岡宏二, 《彌生時代 渡來人と土器.青銅器》, 雄山閣, 1999.

- (10) 出口晶子, 《丸木舟》, 法政大學, 2001.
- (11) 須藤利一, 《船》, 法政大學, 1998.
- (12) 松阪寶塚, 《船型埴輪-寶塚一號墳》, 學生社, 2001.
- (13) 石井謙治, 《圖說和船史話》, 至誠堂, 1983.
- (14) 杉浦昭典, 《帆船史話》, 舵社, 1978.
- (15) 杉浦昭典, 《帆船その艤装と航海》, 舵社, 1972.
- (16) 阿部征寛, 《蒙古襲來》, 教育社, 1980.
- (17) 正林護, 《ながさき古代紀行“對馬”》, タウンニュース社, 1995.
- (18) 辛基秀, 《朝鮮通信使往來》, 勞働經濟社, 1993.
- (19) 廣重, 《東海道五十三次》, 平凡社, 1960.
- (20) 池内宏, 《元寇の新研究》, 東洋文庫, 1931.
- (21) 日本海事科學振興財團, 《日本の船》, 1977.
- (22) 須藤利一, 《船》, 法政大學出版局, 1968.
- (23) 石井謙治, 《“船”圖版》, 世界文化社, 1988.
- (24) 小松茂美, 《“華嚴緣起”-華嚴宗祖師繪傳》, 中央公論社, 1990.
- (25) 今村(革丙), 《船之朝鮮》, 螺炎書屋, 1930.
- (26) 石井謙治, 《和船史話》, 至誠堂, 1958.
- (27) 石井謙治, 《日本の船》, 創元社, 1957.
- (28) 松阪市教育委員會, 《船型 埴輪》, 2001.
- (29) 海の時空館, 《“浪花丸”-復元された菱垣廻船》, 平成3年.
- (30) 國立歷史民俗博物館, 《館藏資料概要》, 1991.
- (31) 石原道博, 《倭寇》, 吉川弘文館, 1964.
- (32) 石井謙治, 《和船 1. 2》, 法政大學出版局, 1995.
- (33) 石井謙治, 《“船”-復元日本大觀》, 世界文化社, 1982.
- (34) 安達裕之, 《日本の船》, 船の科學館, 平成10.
- (35) 山口晶子, 《丸木舟》, 法政大學出版局, 2001.
- (36) 片岡宏二, 《渡來人と土器, 青銅器》, 雄山閣, 1999.
- (37) 村井章介, 《北條時宗と蒙古襲來》, NHK books, 2001.
- (38) 田村圓澄, 《大宰府》, 吉川弘文館, 1987.
- (39) 上野喜一郎, 《船の世界史》, 舵社, 1980.
- (40) 茂在寅男, 《古代 日本の 航海術》, 小學館, 1979.
- (41) 上野喜一郎, 《船の世界史》, 舵社, 1980.
- (42) 石井謙治, 《圖說 和船史話》, 至誠堂, 1983.
- (43) 須藤利一, 《船》, 法政大學出版局, 1968.