

『입당구법순례행기』의 선박부재 檣檣에 대한 비판적 검토

† 김성준

† 한국해양대학교 항해학부 교수

요 약 : 倭는 15-20회의 견당사를 파견하였는데, 838년 견당사의 항해와 관련해서는 이에 동승한 엔닌(円仁)이 『입당구법순례행기』를 남김으로써 그 항해의 전말이 상세하게 남아 있다. 이 기록에서 특히 관심을 끄는 것은 엔닌이 승선한 견당사선이 중국의 양주 해릉현 연안에 표착하였을 당시 기사에 언급된 정체를 알 수 없는 檣檣(누아)에 관한 기사다. 여기에서 檣는 鐸(괘이 누), 檣(기델 누)와 같으며, ‘낮’이나 ‘호미’를 뜻하지만, 檣는 중국이나 일본에서 전혀 사용되지 않는 한자어여서 글자 그대로 무엇을 의미하는 지가 불분명하다. 따라서 누아가 무엇을 의미하는지에 대해 선저 결구, 횡강력제, 피수관 등 여러 견해가 제기된 바 있다. 이 논문은 『입당구법순례행기』에 기록된 선박부재 ‘누아’가 무엇인지 살펴본 것이다. 먼저 『입당구법순례행기』의 여러 편역본에 ‘누아’가 어떻게 번역 내지 해석되고 있는지 살펴보고, 왜의 견당사선의 선형이 어땠을 지를 검토한 뒤, 이 선형의 견당사선이었을 경우 ‘누아’는 선박의 어떤 부재였을지를 추정해 보고자 한다. 특히 누아를 ‘피수관’으로 보는 최근식의 견해와 ‘檣檣(진북)’의 오기로 보아 ‘횡강력제’로 보는 허일의 견해를 비판적으로 재검토할 것이다. 결론적으로 檣檣는 檣檣(기델 누, 들보 북, 즉 지지용 들보)의 오기로 판단했다. 또한 일본학자들이 견당사선을 ‘중국형 정크선’으로 추정하는 것과는 달리, 중국형 선박에는 선저와 상부에 횡강력제가 각각 독립해 있는 부재가 없는 것으로 보아 견당사선은 화선형 선박이거나, 한선형 선박일 것으로 추정하였다. 결론적으로 엔닌이 언급한 누아는 화선형 선박일 경우 船梁(후나바리), 한선형 선박일 경우 가륜목과 가목으로 볼 수 있다.

핵심용어 : 엔닌(円仁), 入唐求法巡禮行記, 누아, 측판(側板), 피수관, 횡강력제, 선저결구(船底結構), 船梁, 가륜목

1. 머리말

● 倭의 견당사

- 송화원년(834): 견당사 파견 결정
- 836, 837년 당으로 출발 시도→역풍으로 포기
- 838년 후쿠오카 내재부 출항→7월 당의 揚州 海陵縣 상륙
- 기증: 圓仁의 <입당구법순례행기>

● 檣檣 연구동향

1. 원, 준, 임, 미의 <입당구법순례행기> 편역자 - 글자 의미 해석에 집중하여 ‘선저 결구’로 해석
 2. 최근식: 2002년 ‘피수관’이라 주장<선례해양서연구, 2002>
 2. 허일 등: 2002년 ‘선저 일면의 지지용 들보’ (2002.12)
- **본고 제기**: 倭의 견당사선 선례형 법칙으로 보고 ‘누아’를 피수관으로 추정된 최근식의 주장에 대한 비판적 검토

● ‘檣檣’의 표기와 해석

1. <入唐求法巡禮行記>(文海出版社有限公司印行, 1915, p.2): 東寺寫經院 藏本 + 池田長田의 藏本
 - ‘檣檣’: 선저의 한 구성제(結構)
 - 檣(발음/정리할 전)은 은 종중 檣(누) 또는 檣檣(차마 진, 들보 북)으로도 잘못 쓰임.
 - 池田本: “檣檣 檣(누)로 음.”
2. 廖承善, 何泉達 校註 <입당구법순례행기>(上海古籍出版社, 1986, pp.12-47)
 - 檣檣: 간혹 檣檣으로 쓰고, 池田本에서는 “檣檣 檣로 음.”
3. 白化文, 李鳳露, 許德楨 校註, 周一良 審閱, <入唐求法巡禮行記校註>(花山文藝出版, 1992, p.7)
 - 檣檣(버틸 누, 들보 북) = “선저용골을 지지하는 버팀(樁) 檣檣”
4. E. Reicheuer, *Ennin's Diary*(Ronald Press Co, 1955, p.7)
 - 檣檣: read nou & means a hoe(호, 쟁이). 선저 부재중 일부, 필사자의 오기인지 기술적 용어인지 이해불가.

2. <입당구법순례행기>의 기사와 해석

● 원문 및 해석

承和五年 六月十九日 <大日本書紀卷第> 113권(1915)
“唯願風 徐亦隨風 令人見道 逐逐隨風 沙塵隨檣 加前船底之船檣 舟時誤作 舟前檣檣 檣檣不存義。 乘人誤誤 今船已誤 若再誤船主 恐增難救。 仍仍檣 載高左右 檣檣於船四方 運檣 結檣 檣檣(考檣檣不存後) 當時望見。 西方遙有火光, 人人對之。 莫不忻悅 遙夜隨風, 山嶽不見, 唯看火光。”²⁾

정체 해석: 님이 밝을 무렵 조수는 빠져나가고, 흙탕물도 따라서 없어졌다. 바람을 시켜 배 밑을 살펴보게 했더니, 배 밑은 모두 젖어졌고, 누아는 모래에 묻혀 있었다. 여러 사람이 개척을 궁리하였더니, 지금 배는 이미 젖어졌고 만일 다시 조수가 밀려오면 아마도 부치지 않을까 염려하였다. 그래서 돛대를 넘어트린 다음, 좌우 노복(槳手) 시방에 달종로 누아에 묶었다. 해시 경에서 죽을 바라보니 멀리 불빛이 보였다...

● ‘檣檣’의 표기와 해석

5. 尾立喜六 譯註, 逢入良道 補註, <입당구법순례행기1>(平凡社, 1970, p.8, 112-113)
 - 檣檣(버틸 누, 노 복): ‘檣’은 <韻鏡>에 柱(버틸 줄)의 뜻이며, 挨 支이다. <和名類聚抄>에서 ‘檣’의 釋名은 역시 挨이고, 和名은 加運(カト)다. 이는 배를 메르케 하는 데 사용한다. 그러므로 檣檣은 柱挨이 되어 “선저의 견고한 경골을 뜻한다...” 이로 비유어 沙塵 檣檣은 “선저 좌열후 모래가 침입해 선복에 증언한 것”을 말한다. 또한 船의 四方에 檣(노 복)를 세워 밧줄을 “檣檣”에 묶은 것은 船의 견착을 방지하기 위한 것.
 - 東寺本과 藏本에는 檣檣, 津金寺本은 檣檣, 小野本은 檣檣으로 쓰고 있다.

† 교신저자 : 중신회원, sjunekim@kmou.ac.kr

● '檣'의 표기와 해석

- 6. 김문경, <엔닌의 입당구법순례행기> (중심, 2001, p.25)
- 檣: 배 밑의 골격을 이루는 횡목.
- 7. 신복룡 번역, 입당구법순례행기(정신세계사, 1991, p.22)
- 檣: 배 밑의 조영체를 뜻함.
- 8. 최근식, <신라해양사연구> (고대문화, 2005, pp.109-110)
- 檣: 선저보다 더 밑으로 내려와 있기 때문에 그 부분이 모래에 파묻히게 되고, 떨어져 나가지 않게 닻줄로 더 단단하게 묶어 두었던 것.
- 신라선형 발전인 일본의 건당사선에는 **외수판**을 설치

판본 (연도)	東寺本 (1291/ 1907)	津金寺 本 (1808)	大日本傳 教全書本 (1918)	塩本 (1938)	小野本 (1964-68)	足立本 (1985)	巴化文本 (1992)
표기	檣	檣	檣	揚木柱	揚狀	揚帆	揚帆

● 檣?

- 檣: 사용 한자. 綱(갱이 누) = 綱(김멜 누). 揚: 기밀 늑의 오기로 추정.
- 帆: 사용하지 않는 한자. 楫(들보 북)의 오기로 추정
- 檣帆 = 揚楫(누북: 지지용 횡강북)
- '누아' = '누북' 은 선저부와 상부에 모두 있는 선박부재



3. 건당사선과 檣

● 건당사선

1. 石井謙裕 (이시이けんよ), 圖說和船史話 (조판사, 1983, p.26)
- 楫形 중국식 junk
- 적재량 150톤, 배수량 280톤, 전장 30m, 최대폭 5m, 옹수 2.8m
2. 東野裕之 (오노 히로유키), 遠唐使船 (태도출판, 1999, p.81)
- 최의 지도상에는 중국식 정크선이나, 문헌 사료에는 勝板(승판), 檣(노북)이 나오므로 정크의 밑선에 노북을 덧붙인 모습
3. 安達裕之 (안다 히로유키), 日本의 船 (일본해사과학연구소, 1998, pp.23-28)
- 화선은 唐船造船에서 16세기 勝板船으로 발전
- 건당사선: 북도 이용(7-8세기) → 남도 이용(8세기 이후)
- 650년 건당사선 = 백제선(아미라 강조)
- 8세기 건당사선: 安熟(아기)에서 강조, 아미라에는 중국 조선장면 거주 파실.
- 894년 건당사 폐지: 타사 노를 제외하면 중국제 조선술은 일본 제대형선에 영향을 주지 않음

3. 건당사선과 檣

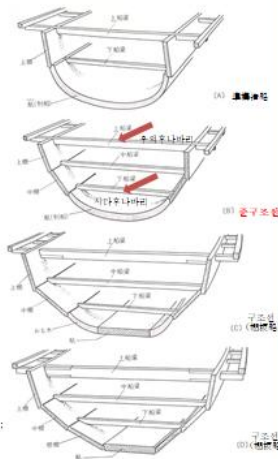
● 건당사선

4. 上田雄 (우에다 다케시), 『遠唐史全航海』 (휴머니티, 2006), p.246.
- 가마쿠라 시대에 그려진 건당사선은 나리(奈良) · 헤이안(平安) 시대(710~1185)의 배 모양에 근접
5. 최근식, 신라해양사연구
- 신라형 발전



● '누아'

1. 和船인 경우

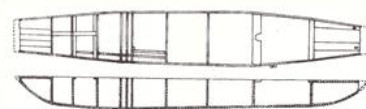


Source: 石井謙裕 圖說和船史話, p.47; 安達裕之 日本의 船, p.33.



● '누아'

2. 중국형 정크인 경우



唐代 강선(1973 강소성 加縣 馬港河 술토) 선종 길이 17.32m, 최대너비 2.50m, 선장길이 1.6m, 선장 9개 선장마다 檣(揚)으로 인박이

Source: 中國古船圖釋, p.99



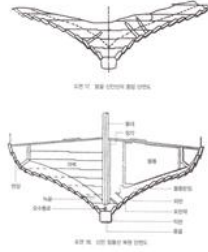
● '누아'

2. 중국형 정크인 경우



宋代 예선(泉州船, 1271)

Source : 김계근, 배의 역사, 서울대학교 공과대학 조선공학과 통상회, 1930, p.100



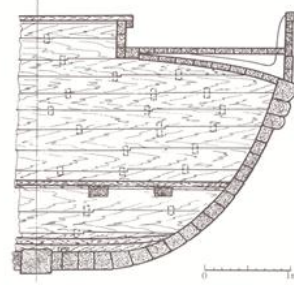
元代 예선(신안船, 14세기 초)

Source : 국립해양유물전시관, 신안신보 문화연구소, 2004, p.52.



● '누아'

2. 중국형 정크인 경우

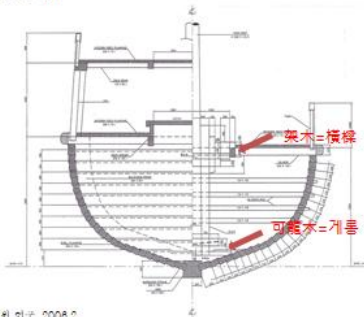


明代 예선(홍몽오선)

Source : 『陳藏古船』, p.104

● '누아'

3. 신라형 범선인 경우



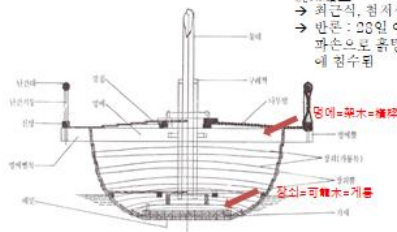
Source : 정보교무혁신사업 연구, 2008.2



● '누아'

3. 한선형 범선인 경우

평저선형 한선



6.23<임당구범순례행기>
 曹彼來船直橫曹彼來船側
 流而船上
 → 최근식, 칠서선 주장
 → 반론: 20인 이미 선저
 파손으로 출몰물이 선저
 에 침수됨

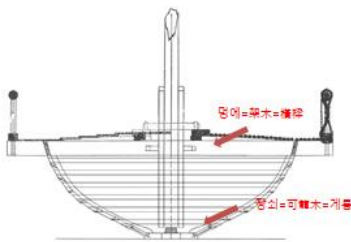
Source : 이원식, 한국의 배, 대원사, 1990, p.12



● '누아'

3. 한선형 범선인 경우

홍몽 고려고선(14세기)



Source : 원형 - 홍몽선, p.118: 상강판 및 횡간력계 - 이원식, 한국의 배, p.12



4. 맺는말

● 樯檣

- <임당구범순례행기>에 기록된 樯檣 = 樯檣의 오기로 판단됨.
- 樯檣 = 좌우 외판(뱃선)을 지지하는 횡간력 부재
- 樯檣 = 선저부와 상부에 모두 있는 선박의 횡간력재
- 일본의 연구자들은 전당사선은 정크형 선박으로 추정하나 정크형 선박에는 위, 아래에 있는 횡간력 부재가 없다는 점에서 전당사선은 화선형 광양선이거나 한선형 광양선인 개연성이 큼.
- 화선형 광양선: 沙投樯檣 = 下船梁, 結樯檣 = 上船梁
- 한선형 광양선: 沙投樯檣 = 가용목, 結樯檣 = 가목
- 일본사료에 百濟船이나 新羅船 등의 기록이 있고, 일본학자들도 화선형일 가능성에 대해서는 언급하고 있지 않으므로 전당사선은 한선형 광양선일 개연성이 높음. 그러나 준구조형 화선형 선박일 개연성도 부정할 수 없음.

