

# 4世紀-7世紀 百濟使臣船의 船型 研究

李元植(韓國海洋大學校/ 元仁古代船舶研究所), 許逸(韓國海洋大學校)

## 머리말

2003년에, 忠南 扶餘市에 建立 中인 百濟歷史民俗博物館에 展示할 “百濟使臣船”에 대한 復元을 推進할 때, 百濟의 海洋 活動과 遠洋 海船에 關한 資料와 歷史 考證 資料를 찾아 보았으나 設計나 造船 工作에 도움이 될 만한 資料를 國內에서는 求할 수가 없었다. 2001年 夏節에 日本 神戶商船大學을 訪問하였을 때, 日本의 遣唐使船에 關한 諮問을 商船學部の 松木哲 名譽教授와 定兼廣行 教授에게 求하였던 바, [日本書紀]와 繪畫 等に 日本의 遠洋海船인 遣唐使船에 關한 有益한 資料가 있다는 高見을 들었으며, 그 때 遣唐使船에 關한 參考 資料도 얻을 수 있었다. 그리고 日本의 遠洋 海船인 遣唐使船은 百濟船式의 船舶이라는 것을 여러 資料에서 發見하게 되었다. 이 論文에서는 日本의 遣唐使船의 實體를 追跡하여 百濟船의 船型과 船樣을 導出하려 한다.

## 歷史의 背景

百濟가 中國의 여러 나라 中에서 진(晉)과 海上 交通을 통한 外交를 시작한 것은 近肖古(近肖古

王) 27년(372년)이었다.<sup>1)</sup> 그 후 百濟는 西海를 건너 여러 나라와 조공(朝貢) 貿易을 활발히 하였다. 또한 百濟의 特産物인 方物을 宋 나라에 輸出하고 百濟가 필요로 하는 先進 文物을 輸入하였다. 한편 으로는 현해탄(玄海灘)을 건너 倭國과 通交하고 王子 등의 渡日과 체류(滯留)가 빈번(頻繁)하였다. 百濟는 아직기(阿直岐)<sup>2)</sup>를 倭國에 보내 文字와 文化 啓發에 힘썼고, 近仇首王 때 王仁 博士<sup>3)</sup>에게 論語 10卷과 千字文 1卷을 가지고 日本으로 가게 하였으며, 畫博士 등 先進 技術者도 보냈다. 遠洋을 건너 다니던 百濟船은 663년<sup>4)</sup> 百濟의 敗亡과 더불어 百濟船의 形態는 물론 百濟船에 관한 記錄마저도 永遠히 歷史 속으로 사라져 버렸다.

## 1. 日本 속의 古代 韓船 [百濟船]

### 1.1 日本 歷史속의 [百濟船]

百濟의 渡海船은 西南海의 浦口(초기에는 京畿 灣 牙山灣에서, 후기에는 錦江 河口 靈光 法聖浦 榮山江 河口 耽津) 등에서 巨濟島로, 對馬島로, 壹岐島로, 九-슈(九州)로, 九-슈(九州)에서 세도나이가이(瀬渡內海)를 지나 나니와(難波=지금의 大阪)에

1) 金富軾, 1145, “百濟本紀第二 近肖古王. 二十七年春正月. 遣使入晉朝貢.”, [三國史記], 奎章閣.

2) [日本書紀]에는 阿直岐, [古事記]에는 阿直吉師로 기록하고 있다.

3) [日本書紀]에는 王仁, [古事記]에는 和邇吉師로 기록하고 있다.

4) 錦江=白村江 水戰에서 百濟軍과 日本艦船救援軍이 羅唐軍에게 敗戰.

5) 許逸, 2000, “大韓海峽航路” [8-9世紀 우리 나라 西海 및 隣接海域의 航路와 船型特性에 關한 研究], 釜慶大學校 大學院 博士學位 論文, p.62.

이르는 海上 交通路를 통하여 倭國과 通交를 하였다. 이러한 航路는 3世紀에 中國의 曹魏가 倭와 교류할 때 이 航路를 利用하였다고 한다.<sup>6)</sup>

이러한 海上 活動을 할 수 있었던 것은 優秀한 海洋 船舶을 保有할 수 있었기 때문이며 海洋 船舶을 건조할 수 있는 造船 技術 能力 또한 優秀 하였다고 볼 수 있다.

西南 海岸에는 船材인 海松이 豊富하였다. 高麗 時代에는 邊山 半島와 天冠山에서 船材를 伐木하여 樓戰船과 平戰船 小戰船 등 900隻을 建造한 바 있으며, 朝鮮時代에는 西南 海岸에 松田(솔밭)과 封山을 指定하고 이곳에서 生産되는 船材로 戰艦과 漕運船을 造船 建造하였으며 造船用 船材인 소나무를 育成하였다. 後代의 이러한 歷史의 史實은 百濟의 傳統을 繼承한 것이라고 할 수 있다.

그러나 우리 나라 歷史書에는 百濟 海洋 船舶에 관한 資料가 全無한 狀態이다. 반면에 日本에는 比較的 많은 歷史書와 典籍 그리고 實景을 描寫한 繪畫들이 남아 있어서, 日本의 古代 歷史 속에서 百濟의 海洋 船舶을 찾아볼 수 있다.

[日本書記에 의하면 백지 원년(白雉 元年 650年)에 아기(安藝國=지금의 廣島縣)에 명하여 百濟船 2隻을 建造하게 하였고, 3年 후에 2次로 遣唐使의 遣唐使船도 建造하게 하였다.

그 뒤에도 아기(安藝國)에서 遣唐使船을 建造하게 되었는데 遣唐使를 派遣할 때마다 이곳에서 建造된 것으로 보여진다. 日本의 遣唐使船은 百濟式의 遠洋 海船이 틀림 없으며 遣唐使船을 建造한 아기(安藝國)의 造船匠들은 百濟人이 틀림 없다. 遣唐使船 즉 百濟船을 造船한 사람이 百濟人이라고 하면, 百濟船의 船型 構造나 工作 技術 또한 百濟式이었다고 할 수 있으며 歷史 記錄이나 實景畫와 같은 繪畫에 나타나는 遣唐使船의 船型 構造와 工作 技術은 百濟船式이라고 보아야 한다.<sup>6)</sup> 그러나

韓半島 西南海의 地理的 地形的 條件에 適合하지 않은 船型 構造와 工作 技術은 考慮의 對象이 되며 檢討 되어야 한다.

## 1.2 日本 歷史속에 남아 있는 百濟人의 工作 技術의 흔적(痕迹)

日本大學理工學部 스도우 도시이찌(須藤利一) 教授는 [船]<sup>7)</sup> 이라는 冊에서 “構造船의 初期에는 船首는 後의 大和型과 같이 尖銳하지 않았다. 물을 가르고 나 가는데 나쁜 平板狀의 것이었다. 이러한 船首를 도다메쓰구리(戶建造)라고 한다. 船尾도 同一 模樣의 構造인데 이러한 方法은 最近까지도 使用되어지고 있다”고 하였다. 이러한 船首 構造는 韓船의 이물비우와 고물비우 構造인 方艦 方舳型式과 脈을 같이 한다.

中央大學文學部 모리 가쓰오(森克己) 教授는 같은 冊 pp. 66-67 에서 “遣唐使船의 建造에는 造船 使長官과 次官이 任命되었다. 그리고 初期에는 스오우(周防國), 中期에는 오우미(近江), 단바(丹波), 하리마(幡磨), 빗주우(備中) 등에 命해서 만들게 하였다. 後期에 들어가서는 대체로 아기(安藝國)에서 만들도록 하였다”라고 하였다. “7세기 中半에 아기(安藝國)에 命해서 百濟船 2隻을 建造하게 하였는데, 그 後로도 大體로 아기(安藝國)에 命해서 建造하게 한 것으로 본다. 遣唐使船은 아마 百濟式의 船舶이었을 것이다.”라고 하였으며 “663년 白村江 水戰에서 唐의 水軍과 싸워 慘敗하자, 百濟의 貴族 등을 同伴하여 總 退却을 하였다. 그 後 百濟人의 技術者가 國土 防衛를 위해 大宰府의 周邊에 百濟式의 山城을 쌓은 것을 始作으로 여러 方面에서 日本의 文化와 技術에 貢獻하였는데 百濟船도 이러한 百濟人의 技術에 依하여 建造된 것이리라”고 하였다. 日本의 法隆寺 寺刹의 建築, 木造 半跏思惟像 佛像의 彫刻, 塔의 建築 등은 百濟人의 技術로完

6) 李元植, 1990. [한국의 배], 대원사, 서울, pp. 114-123.

7) 須藤利一, 1968, [船], 法政大學 出版局, 東京, p. 15.

成되었다는 것은 잘 알려져 있는 歷史的 事實이다.

日本の 遣唐使의 派遣은, 제1차는 630년에 시작하여 百濟가 滅亡한 후인 665년에 제5차가 派遣되었고 마지막으로 838년에 제19차가 派遣되었다.<sup>8)</sup> 이로 미루어 단순 계산으로 200년 간에 76隻의 百濟式 遣唐使船이 建造되었던 것이다. [續日本後記]에서는 百濟가 滅亡한 후에는 百濟船이라는 이름 대신에 新羅船이라고 하였다.<sup>9)</sup>

地名考 : 1. 아가(安藝國)- 지금의 廣島縣. 2. 스오우(周防國)- 지금의 山口縣 東部, 防州. 3. 오우미(近江)- 지금의 滋賀縣. 4. 단바(丹波)- 지금의 京都와 兵庫縣 일부. 5. 하리마(播磨)- 지금의 兵庫縣 西南部. 빗쥬우(備中)- 지금의 岡山縣의 西部.

## 2. 日本 遣唐使船의 繪畫 資料

### 2.1 [聖德太子繪傳]에 그려진 遣隋船

법용사회전(法隆寺繪殿)의 벽화(壁畫)에 견수선(遣隋船) 그림이 있는데 이 그림은 日本의 延久 元年(1069년)에 그린 것이라고 한다. 그러나 이 船舶은 1069년의 船舶이 아니다. 이 遣隋船 그림은 7世紀 初頃の 밑 그림(底本)을 보고 그린 것 같다.<sup>10)</sup> 船體는 方艫方舳型이다.<sup>11)</sup> 杉板의 造積 模樣, 橫梁을 杉板 밖으로 挑出하고<sup>12)</sup> 그 위에 構築(架設)한 檣樞<sup>13)</sup>, 이물 돛대(艫帆竹)와 한관 돛대(腰帆竹), 船上의 船屋 등은 中國의 唐船(宋代) 繪畫에서는 찾아볼 수 없는 古代 韓船이나 和船의 構造의 一部分을 보여주고 있다. 檣樞 아래에 매어 달은 대나

遣隋船 603年 - 618年 遣使

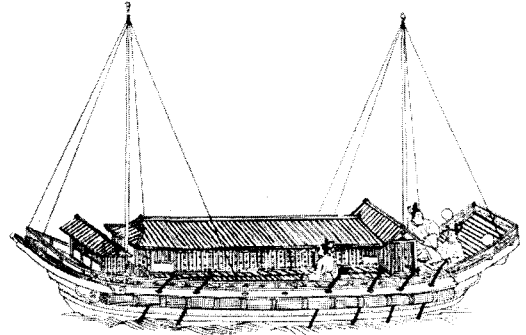


그림 1. [聖德太子繪傳]의 遣隋船  
出典 : 石井謙治, 1983. [圖說 和船史話]. 至誠堂. 東京  
所藏 : 東京國立博物館

무 다발(竹束)은 船舶의 浮力을 增加하고 橫搖를 防止할 目的으로 매어 달은 것이다.

이 壁畫의 遣隋船은 “7世紀 頃の 船舶의 그림을 底本으로 하여 1069년에 複寫한 것이 아닌가?”라고 日本 學者들은 評하고 있다. 古代에는 그림이 훼손(毀損)되면 그 그림을 底本으로 하여 複寫 또는 補修 修復을 하고 새로 奉定(奉呈)을 하게 된다. 法隆寺 寺刹의 丹青이 오래되어 退色이되고 壁畫가 毀損되자 다시 丹青 塗裝을 한 것 같다. 遣隋船 그림에서는 百濟船式 즉 韓船式 造船 工作 技術로 工作을 한 痕迹이 여러 곳에서 발견되고 있다.

### 2.2 [華嚴緣起繪卷]에 그려진 唐船

8) 東野治之, 1999, [遣唐使船], 朝日新聞社, 東京, pp.28-29.

9) 許逸, 2000, “大韓海峽航路” [8~9世紀 우리 나라 西海 및 隣接海域의 航路와 船型特性에 관한 研究], 釜慶大學校 大學院 博士學位 論文, p.72.

10) 石井謙治, 1983, [圖說 和船史話], 至誠堂. p. 28.

11) 方艫方舳型 : 韓船의 이물비우(艫板)와 고물비우(舳板)는 平板狀이다. 古代에는 和船도 같은 形態였다. 平底船 構造에서 船底板위에 杉板이 造積(무우어)되고 前部(艫=이물)와 後部(舳=고물)는 方型으로 構築된다.

12) 橫梁 : 徐兢.1124.”官船...以橫木相貫 挑出爲棚...” [高麗圖經], 이라고 하였다. 挑出은 出木(뿔목)을 뜻한다.

13) 檣樞 또는 檣窓 : 橫梁(橫木=멍에)의 뿔목(出木) 위에 檣을 걸고 짓는 자리. 日本에서는, 構造 型式은 다르지만 床이라고 한다.

[華嚴緣起繪卷(화엄연기회권)]의 원래 冊名은 [華嚴宗祖師繪卷(화엄종조사회권)]으로서 新羅 華嚴宗의 祖師인 元曉(원효)大師와 義湘(의상)大師에 관한 두루마리 그림이다. 日本의 묘에(明惠-명혜 1173-1232년) 스님이 著作하고 에니찌보오 조닌(惠日房成忍-혜일방 성인)스님이 그린 것으로 推定되는 作品이다.

義湘은 624년에 出生하였다. 661년에 唐으로 돌아가는 唐의 使臣의 船舶에 便乘하여 入唐하고,<sup>14)</sup> 671년에 唐의 船舶으로 新羅로 歸國하였다. 義湘大師와 元曉大師는 日本의 高山寺에서 華嚴宗祖宗과 明神으로 모셔지고 있다.<sup>15)</sup>

이 [華嚴緣起繪卷]에 그려진 그림의 船舶이 義湘이 新羅로 歸國할 때 便乘한 唐船을 描寫한 것 같이 說明을 하고 있지만, 事實은 그렇지 않다. 義湘은 671년에 歸國하였는데 이 [華嚴緣起繪卷]은 12世紀末에 그려진 그림이기 때문이다. 12世紀末 宋代의 遠洋 海船의 그림을 底本으로 하여 그렸거나 遠洋 海船을 參考로 하여 그린 그림이다.

7世紀의 遣唐使船과는 別個의 그림이다. 宋代의 遠洋 海船을 研究하는데는 參考가 된다고 하겠다.

唐 船 671年 義湘 乘船 歸國

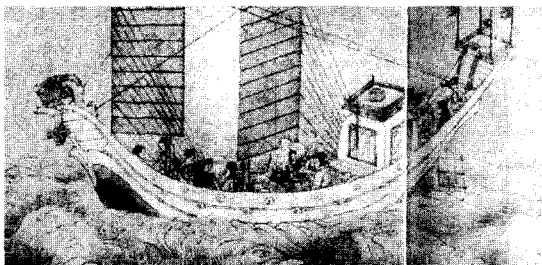


그림 2. [華嚴緣起繪卷]에 그려진 宋代의 遠洋 海船  
出典 : 勝慧, 1996. [華嚴緣起-國譯本]. 法融寺. 서울  
所藏 : 李元植 (船舶 考證)

### 2.3 [鑑眞和上東征繪]에 그려진 唐船

이 그림에 그려진 船舶은 日本 奈良市 唐招提寺의 開祖가 된 唐의 鑑眞和上이 渡日할 때 타고 온 唐船이라고 한다. 1298년에 蓮行스님이 唐船 建造에서부터 도중에 難波를 당하고 來日하기까지의 歷程을 그린 繪卷 중에 있는 造船 場面이다.

이 그림 亦是 宋代 末期를 지나 元代의 初期인 1298년에 그려진 作品으로서, 唐船이라고 하지마는 元 時代(宋 時代 以後)의 海船의 建造(造船) 場面을 그린 것이다.

外板이 段을 이루면서 重疊하여 무어 올린 것 같이 보이는데, 이는 新安 海底에서 發掘 引揚한 寧波 出航船(1323년)의 外板과 模樣이 같다. 中國에서 外板은 平接(맞 붙이는)하는 方法을 使用하고 있는데 新安 發掘 引揚船에서 例外가 나타났다. 그러나 特記할 것은 外板 船釘(木釘)의 자리인데, 이는 韓船의 皮새(皮槳) 打込工法을 나타내는 것이다.<sup>16)</sup> 中國 船舶에서는 이러한 船釘(木釘) 打込工法이 없으며, 中國의 船釘(鐵釘)은 鐵製 四角形이며 船舶의 內側에서 上板에서 下板으로 打込하는 工法이다.<sup>17)</sup> 이 그림은 앞으로 좀 더 研究하여야 할 價値가 있다.

船體의 外板 造積 方式과 船上 船屋의 模樣은 韓船式과 類似한데 喬屋(沙工房)은 좀 다르다. 이 그

造船 中인 唐 船 來日 752年 - 753年



그림 3. [鑑眞和上東征繪]에 그려진 唐 海船  
出典 : 石井謙治, 1983. [圖說 和船史話]. 至誠堂. 東京  
所藏 : 唐招提寺

14) 一然, 1285, “卷四 義湘傳教 - 會唐使船有西還者. 寓載入中國...”, [三國遺事], 國立中央圖書館.

15) 勝慧, 1996, “ [華嚴緣起]간행에 즈음하여 金知見”, [華嚴緣起-國譯本], 法融寺, 서울.

16) 이원식, 1990, “도면 5. 바닷배의 삼판 구조도”, [한국의 배], 대원사, 서울. p. 15.

림 역시 1298년에 그려진 것으로 보아 唐 時代에 直接 描寫한것은 아닌 것이다.

### 2.4 [吉備大臣入唐繪詞]에 그려진 遣唐使船

이 그림은 12世紀末에 그려진 그림이라고 說明하고 있으며 日本의 遣唐使船의 그림 중에서 가장 뛰어난 것이라고 評價하고 있다.<sup>18)</sup> 日本 學者들은 이 그림은 宋船을 底本으로 하여 그려졌다고 評하고 있으나, 12世紀 頃에 宋船을 모델로 하여 그려진다고 하는 [華嚴緣起義湘繪]에 그려진 唐船이나 [東征繪傳]에 그려진 唐船과는 여러 면에서 差異를 보이고 있다. 이 그림에서는 遣唐使船을 아주 事實的으로 그려 놓았다. 遣唐使船의 構造를 살펴보면, 船體는 方艫方舳型<sup>19)</sup>이다. 胴體에는 橫梁을 가로로 架設하고 橫梁의 끝은 船體 杉板 밖으로 길게 나와 있는데 이것은 挑出木<sup>20)</sup>이다. 挑出木 위에 朝鮮式(韓船) 大櫓를 걸고 짓게 되는데 櫓 짓는 곳을 櫓檣<sup>21)</sup> 또는 櫓窓이라고 한다. 이물 머리(艫頭)에는 닳줄 물레(纜車·여덟 살(箭) 물레)<sup>22)</sup>가 있고 이물 돛대(艫帆竹)와 한판 돛대(腰 帆竹)가 세워져 있다. 船尾 左右에 方向舵의 補助 役割을 하는 쟁밧을 設置하였다. 舶집(船屋), 沙工房=操舵室(喬屋), 寶物倉庫(庫間)의 建築 樣式은 百濟式 또는 和式으로서 宋式과 區別된다. 이러한 構造는 宋의 使臣 徐兢의 著書인 [高麗圖經]에서 高麗船의 構造를 說明하여 놓은 것과 一致하는 部分이 있고, 船上(甲板上)의 構築物은 和式과 寺刹造營式으로 治粧한 것 같으

第4番 船 遣唐使船

使行 752年 - 753年

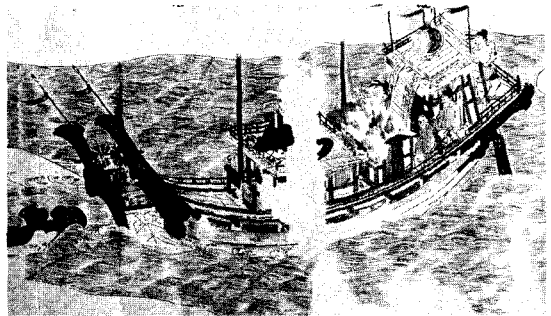


그림 4. [吉備大臣入唐繪詞] 에 그려진 遣唐使船  
出典 : 石井謙治, 1983. [圖說 和船史話]. 至誠堂, 東京.  
所藏 : 美國 Boston 美術館

며, 莞島 近海에서 發掘 引揚한 高麗船(莞島船)의 船體 構造와 一致하는 部分도 있다. 이 그림의 遣唐使船은 百濟式 즉 韓船式 造船 工作 技術로 建造한 船舶의 그림을 底本으로 하였거나, 參考로 하여 그린 것 같다. 古代에는 그림이 오래되어 훼손(毀損)되면 그 그림을 底本으로 하여 複寫를 하고 새로 奉正(奉呈)을 하게 된다. 예를 들어 寺刹의 丹青이 오래되어 毀損되면 다시 丹青 塗裝을 하는 것과 같다.

### 3. 日本 遣唐使船의 繪畫 資料上의 構造와 通時的 韓船 構造의 對比

日本의 遣唐使船의 그림에 나타난 各部 構造 型式과 韓船의 構造 型式을 對比하면 아래 表와 같다.

17) 文化財管理局, 1984, “二四. 固着과 填隙”, [新安海底遺物-資料編 2], 文化公報部, 서울. p. 141.

18) 石井謙治, 1983, “ [吉備大臣入唐繪詞]”, [圖說 和船史話], 至誠堂, 東京. p. 29

19) 方艫方舳型 : 韓船의 이물비우(艫板)와 고물비우(舳板)는 平板狀이다. 古代에는 和船도 같은 形態였다. 平底板의 船底에 杉板이 造積(무어)되고 前部(艫=이물)와 後部(舳=고물)는 方型으로 構築된다.

20) 徐兢, 1124, “官船 ...以橫木相貫 挑出爲棚...”, [高麗圖經], 이라고 했다. “橫木...挑出”은 挑出木을 뜻한다.

21) 櫓檣 또는 櫓窓 : 橫梁(橫木)의 鰭목(出木) 위에 櫓를 걸고 짓는 자리. 日本에서는 構造 型式은 다르지만 櫓床이라고 한다. 海船(특히 遠洋 海船)에서의 櫓役(노젓는 일)은 바람(風)이 없을 때나 入出港할 때 하게 된다. 이러한 櫓檣(櫓窓)이 構築(架設)되어 있는 海船은 韓船式과 和船式(構造 型式은 相異) 밖에 없다.

22) 纜車 : 徐兢, 1124, “官船 : ...前有碇輪...”, [高麗圖經], 이라고 했다. 碇輪은 纜車(닳줄 감는 물레)를 뜻한다.

表 1. 遣唐使船과 韓船의 構造 型式 對比表

	船舶 各部 名稱	通時代 韓船	聖德太子	華嚴緣起	東征繪	吉備大臣	韓船/吉備
1	底板	平底板	圓形 ?	剝船式	不見 圓形?	不見 不尖?	10/ 0
2	杉板	多段, 重疊	四五段平接	四五段平接	多段 重疊	多段, 不見	10/10
3	船釘	木釘, 露出	鐵釘, 露出	不見	木釘 露出	不見	10/ 0
4	艫, 艫板	方艫, 平板	方艫, 圓形	不尖銳	不尖不平	方艫, 圓形	10/10
5	舳, 舳板	方舳, 平板	方舳, 平板	方舳 上昇	不尖不平	方舳, 平板	10/10
6	橫梁	橫木, 挑出	橫木, 挑出	挑出 小	不出	橫木, 挑出	10/10
7	櫓櫓	架設 構築	架設, 櫓役	無	無	架設, 櫓役	10/10
8	屋杉	有, 無櫓孔	欄干	有, 有櫓孔	有, 有櫓孔	有, 無櫓孔	10/10
9	頭 帆竹	有	有	有	未設置	有	10/10
10	腰 帆竹	有	有	有	未設置	有	10/10
11	纜車	八箭 纜車	不見	有	未設置	八箭 纜車	10/10
12	船尾 補助舵	有 쟁밧	不見	不見	未設 不知	有 쟁밧	10/10
13	船屋, 庫間	耳機, 韓屋式	韓屋蓋瓦	箱子型, 無	未設 不知	耳機, 寺刹式	10/ 5
14	喬屋	耳機, 沙工房	無	喬屋	未設 不知	耳機, 喬屋	10/ 5
15	碇	木石碇	不見	木石碇	未設 不知	不見	10/ 0

위의 對比表를 검토하여 보면, 韓船/吉備의 단순 對比에 있어서 10/10은 韓船과 吉備가 거의 같다는 것이고, 10/ 5는 半 程度 같다는 것이며, 10/ 0는 不明하다는 것이다.

위의 表에서 韓船式 船樣이나 船型으로 確定지울 수 있는 決定的인 項目은 橫梁 挑出木과 櫓櫓이다. 橫梁 挑出木 構造는 韓船 特有의 船樣이며 橫梁 挑出木 構造의 下部 船體 構造는 자동적으로 平底板 船型이 되는 것이다. 平底板 船型이라고 하면 方艫 方舳 構造가 되며 艫板이나 舳板은 橫平艫板 橫平舳板이 된다.<sup>23)</sup> 韓船의 船屋, 庫間, 喬屋은 귀틀(耳機) 結構 方式으로서 吉備의 귀틀(耳機) 寺刹式 結構 方式과 類似하다고 하는 것은 木造 技術이나 工作 技法이 거의 같다는 것을 暗示하는 것이다.

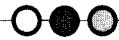
### 맺음말

大體的으로 보아서 [吉備大臣入唐繪詞]에 그려진 遣唐使船은 通時代의 韓船과 거의 類似하다는 結果가 나왔다. 그렇다고 하면 [吉備大臣入唐繪詞]에 그려진 遣唐使船은 百濟船과 같은 構造와 같은 形態의 船舶이라는 結論에 到達하게 된다.

이러한 結果를 基礎로 하고, [高麗圖經]의 高麗船에 대한 內容, 莞島 近海에서 引揚한 高麗船의 船體 構造, 朝鮮時代 使遣船의 構造, 近代 韓船의 構造 등을 綜合하여, 基本 設計圖와 工作圖를 作圖하였다. 基本 側面 設計圖는 다음과 같다.

### \* [百濟使臣船]의 基本 側面 設計圖

23) 李元植, 1990. "우리 나라 배의 발달과 구조적 특성" [한국의 배], 대원사, 서울, p.10-15.



百濟使臣船

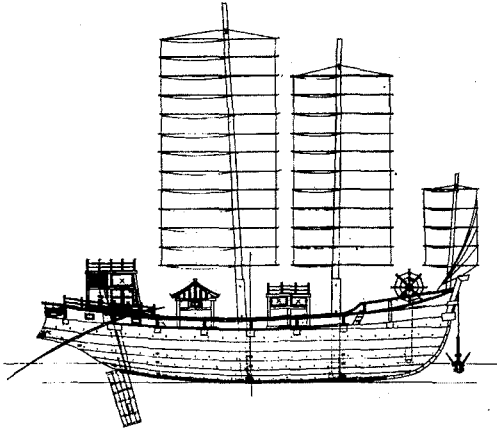


그림 5. [百濟使臣船]의 基本 側面 設計圖  
 設計 : 李元植, 2003. 11. 18.  
 造船 : 元仁古代船舶研究所  
 著作權 : 元仁古代船舶研究所

L.O.A. : 4.65, L.W.P. : 4.13, B. : 1.34,  
 D. : 0.56 S = 1 : 5

今後의 計劃

1. 百濟船의 基本 設計圖와 各部 構造의 構造圖는, 統一 新羅時代의 貿易船, 高麗時代의 艦船, 朝鮮時代의 戰艦 등의 復元 研究에 寄與할 것으로 期待된다. 앞으로 日本에서 所藏하고 있는 遣唐使船의 繪詞 繪傳 등을 直接 參

觀하고 좀 더 細密한 檢討와 研究를 繼續하여야 할 것이며 造船工學의 檢證도 必要하다.

2. 앞으로 日本의 遣唐使船 研究家들과 交流를 하고, 百濟式 遣唐使船의 原型을 復元하는데 韓日 日韓 兩國의 學者와 專門家들이 共同으로 參與하는 契機가 되기를 希望한다.

후 기

本 論文의 內容은 本인이 扶餘에 건립 중인 百濟 歷史民俗博物館에 전시할 “百濟使臣船”의 建造 復元 作業에 參考하였던 研究 노트를 整理한 것이다.

참고문헌

金富軾, 1145. [三國史記].  
 一然, 1285, [三國遺事].  
 文化財管理局, 1984. [新安海底遺物 - 資料編 2], 文化公報部, 서울.  
 文化財管理局, 1985. [莞島海底遺物], 文化公報部, 서울.  
 勝慧, 1996. [華嚴緣起-國譯本], 法融寺, 서울.  
 李元植, 1990. [한국의 배], 대원사, 서울.  
 許逸, 2000, [8-9世紀 우리 나라 西海 및 隣接海域의 航路와 船型特性에 관한 研究],  
 釜慶大學校 大學院, 博士學位論文.  
 須藤利一, 1968, [船], 法政大學 出版局, 東京.  
 石井謙治, 1983. [圖說 和船史話], 至誠堂, 東京.  
 東野治之, 1999, [遣唐使船], 朝日新聞社, 東京.  
 徐兢, 1123. [高麗圖經], 宋. ㄱ

이 원 식 | 한국해양대학교 해양박물관 명예겸임교수



· 1934년 생  
 · 현 재 : 한국해양대학교 해양박물관 명예  
 겸임교수  
 한국해양대학교 장보고연구소  
 연구원  
 원인고대선박연구소 소장  
 · 관심분야 : 고대 전통 한선의 조선 기술 및  
 기능  
 · 연 락 처 : Tel. 031) 333-1467  
 Fax. 031) 332-0721  
 · E-mail : wonsiklee@bada.hhu.ac.kr

허 일 | 한국해양대학교 운항시스템공학과 교수



· 1941년 생  
 · 현 재 : 한국해양대학교 운항시스템공학  
 과 교수  
 해양박물관 관장, 장보고연구소  
 실장  
 갑종 선장 (1급 항해사)  
 공학박사 - 조선공학 전공  
 · 관심분야 : 선박 운항, 8-9세기 동 아세아  
 항로 및 선박 특성  
 · 연 락 처 : Tel. 051) 510 - 4274  
 Fax. 051) 405 - 5911  
 · E-mail : hugh@hhu.ac.kr