

K-Ocean Culture
Project

한일 희망과 평화의 배길

2023. 6. 29.(목) 14시
부산일보사 10층 소강당



목차

-
- 01 조선통신사, 유네스코 등재 이후의 새로운 과제 1P
박화진 부경대학교 명예교수
-
- 02 국립해양문화재연구소의 조선통신사선 복원 과정과 활용 현황 9P
진호신 국립해양문화재연구소 학예연구관
-
- 03 한일 해양문화교류: 통신사와 크루즈 21P
김보중 Panstar 여객부문 부문장 상무
-
- 04 조선통신사의 재현과 K-Ocean Culture 활성화 방안 57P
권현경 국립해양박물관 선임학예사

조선통신사, 유네스코 등재이후의 새로운 과제

박화진(부경대학교 사학과 명예교수)

1. 조선통신사란?

조선통신사란 조선시대 일본에 파견된 외교사절단을 일컫는다. 임진왜란을 경계로 조선전기 통신사와 조선후기 통신사로 나뉘는데, 조선전기와 조선후기 통신사행의 성격이 매우 상이하다. 파견한 측의 우리 조선정부는 동일하나, 이를 영접하는 일본 측의 국가체제가 서로 달랐으니 전기 통신사행은 일본역사의 중세시대에 해당하는 무로마치 바쿠후(室町幕府:1338~1573년)· 전국시대 말기, 후기 통신사행은 일본 근세시대에 해당하는 에도 바쿠후(江戸幕府:1603~1867년)로서 정치체제상으로도 그 성격이 매우 상이하였다. 그리고 통신사행의 여정도 전자는 교토까지, 후자는 에도까지로 서로 다르며 통신사행에 대한 일본 측 접대 및 문화교류상에서도 많은 차이를 찾아볼 수 있다. 우선 조선시대 통신사행에 대해 잠시 소개하고자 한다.

조선전기 통신사행의 경우, 구성인원은 대개 1백 명 내외로서 2척의 선박으로 일본에 파견되었던 것 같다. 그 구체적 구성에 대해 성종 6년(1475) 통신사조례에 의거해서 살펴보면, 정사(正使) 1인, 부사(副使) 1인, 서장관(書狀官) 1인, 통사(通事) 3인, 압물(押物) 2인, 의원(醫員) 1인, 영선(領船) 2인, 반관(伴館) 5인, 악공(樂工) 3인, 지로왜(指路倭) 2인~3인, 선장(船匠) 2인, 치장(治匠) 2인, 화통장(火筒匠) 2인, 취라장(吹螺匠) 2인, 군관(軍官) 약간 명, 나관(螺官) 4인, 집찬관노(執饌官奴) 2인, 선상관열(船上慣熟) 55인 등으로 모두 90명 정도이다, 그러므로 대체로 1백 명 내외가 조선시대 전기의 사절단 구성인원이었던 것 같다.¹⁾ 그리고 조선전기 통신사의 일본 여정은, 부산포(釜山浦)에서 큰 선박 2척에 나누어 타고 출발하여 쓰시마(對馬島)-이키섬(壹岐島)-하카타(博多)-아카마세키(赤間関, 현 시모노세키)-오미치세키(尾路関)-효고(兵庫)-오사카(大坂)-교토(京都)-무로마치(室町)에 이르는 노정이었다. 통신사 이외에도 회례사, 보빙, 수신, 경차관 등의 명칭으로 많은 사행이 있었으나 한국과 일본 양국에 관련 사행기록이 거의 남아 있지 않아 그 실상을 알기 어렵다. 특히 일본 무로마치 바쿠후시대는 오닌의 난(応仁の乱, 1467-1477년) 이후 계속된 전쟁이 약 100여 년간 지속되어, 일본 내에 전하는 통신사 유적도 매우 찾아보기 힘들다.

조선후기, 에도 바쿠후로 파견된 통신사는 1607부터 1811년에 이르기까지 총 12회로서, 제1회(1607년) 통신사행(교토, 京都)과 최후의 12회(1811년) 통신사행(쓰시마, 對馬)을 제외하면, 나머지 10차례는 모두 에도 바쿠후의 에도성(江戸城: 현 東京)에서 응접되었다. 조선후기

1) 『국역 해행총재 I』, 민족문화추진회, 1984, p.17.

통신사행은 대개 328~504명 전후 구성으로 대·중·소형 선박 6척에 나누어 타고 부산포를 출발해 쓰시마에서 에도까지 수륙으로 경유한 일본 내 여정지가 약 70여 곳에 이르렀으며 시간적으로도 대개 약 1년 남짓이나 걸리는 기나긴 대장정이었다.²⁾ 그 구성은 삼사(정사·부사·종사관)를 비롯하여 제술관·사자관(寫字官)·서기·통사(통역사)·군관·악공·재인·화원·의원·숙수·격군 등 다양한 수행원들로 이루어져, 공식외교문서의 국서 및 선물 목록의 별폭(別幅)³⁾을 일본에 전하였다. 일본 에도시대 270여 년간은 일본역사상 가장 평화로웠던 시대로서 팍스 도쿠가와(Pax Tokugawana, 에도 바쿠후 쇼군의 성이 도쿠가와(德川)로서 ‘도쿠가와의 평화’란 뜻)로 불린다. 조선통신사행 영접 1회에 소요되는 총경비가 100만량, 이를 호송하는 쓰시마번 및 일본 각지 영주들의 인원을 포함하여 동원된 인부가 30만 여명, 일본 문인들이 조선통신사들과 한문·한시·회화로 교류하였던 수많은 시서화가 일본 각지에 많이 남아 있다. 그 중에는 일본의 지방문화재로 지정, 보존되고 있는 것도 적지 않다. 이 점이 조선전기와 조선후기 통신사행의 큰 차이라고 말할 수 있다.

<표 1> 조선후기 통신사행의 구성

	연대		삼사 성명 (정사·부사·종사관)	사행 목적	인원	사행록(저자)
	서기	조선국 일본국				
1	1607	선조40 慶長12	呂祐吉·慶暹·丁好寬	수호·회답검쇄환	504	海槎錄(慶暹)
2	1617	광해군9 元和3	吳允謙·朴梓·李景稷	大坂평정·회답검쇄환	428	東槎上日錄(吳允謙), 東槎日記(朴梓),扶桑錄 (李景稷)
3	1624	인조2 寬永1	鄭崧·姜弘重·辛啓榮	3대쇼군 家光의 계승 축하·회답검쇄환 (日光遊覽)	460	東槎錄(姜弘重)
4	1636	인조14 寬永13	任統·金世濂·黃호	태평성대의 축하 (日光遊覽)	478	丙子日本日記(任統),海 槎錄(金世濂),東槎錄 (黃호)
5	1643	인조21 寬永20	尹順之·趙綱·申濡	家綱(家光아들) 탄생축 하	477	東槎錄(趙綱),海槎錄 (申濡),癸未東槎日記
6	1655	효종6 明曆1	趙珩·俞瑒·南龍翼	4대쇼군家綱승계축하	485	扶桑日記(趙珩),扶桑錄 (南龍翼)
7	1682	숙종8 天和2	尹趾完·李彦綱·朴慶 後	5대쇼군綱吉승계축하	473	東槎錄(金指南),東槎錄 (洪禹載)

2) 쓰시마(對馬島)-이키섬(壹岐島)-아이노시마(藍島)-아카마세키(赤間関)-가미세키(上関)-가마가리(鎌刈)-도모노우라(鞆浦)-우시마도(牛窓)-무로쓰(室津)-아카시(明石)-효고(兵庫)-오사카(大坂)-교토(京都)-오쓰(大津)-모리야마(森山)-히코네(彦根)-오가키(大垣)-오키(起)-나고야(名古屋)-오카자키(岡崎)-요시다(吉田)-아카사카(赤坂)-이마기리가와(今切川)-하마마쓰(浜松)-가케가와(掛川)-카나야(金谷)-스푸(駿府)-에지리(江尻)-요시와라(吉原)-미시마(三島)-하코네(箱根)-오다와라(小田原)-오이소(大磯)-가나가와(神奈川)-후지사와(藤沢)-시나가와(品川)-에도(江戸)

3) 별폭은 선물의 물목을 말하는데 이것을 별폭이라고 한 것은 서계의 문서에 사명의 목적과 용건을 기재하고 그 문미나 혹은 별지에 예물로서 보내는 선물의 종류와 수량을 적어서 완전한 문서가 꾸며졌기 때문에 이를 별폭이라고 했던 것이다. 이 별폭에 기재된 물목을 붙이게 되는데, 이때 물목의 다과(多寡)도 상대방의 지위에 따라 결정되는 것이었다.

8	1711	숙종37 正德1	趙泰億 · 任守幹 · 李邦彦	6대소군家宣승계축하	500	東槎錄(任守幹),東槎錄(金顯門)
9	1719	숙종45 享保4	洪致中 · 璿黃 · 李明彦	8대소군吉宗승계축하	475	海槎日記(洪致中),海游錄(申維翰),扶桑紀行(鄭后僑),扶桑錄(金滄)
10	1748	영조24 延享5	洪啓禧 · 南泰耆 · 曹命采	9대소군 家重승계축하	475	奉使日本時見聞錄(曹命采),隨使日錄(洪景海),日本日記
11	1763	영조40 宝曆14	趙曦 · 李仁培 · 金相翊	10대소군 家治승계축하	477	海槎日記(趙曦),癸未使行日記(吳大齡),日本錄 · 仙槎漫浪集(成大中),日觀記(南玉),乘槎錄 · 和國志(元重舉),日東壯遊歌(金仁謙),槎錄(閔惠洙),松穆館燼餘稿(李彦瑱),癸未隨槎錄(卞琢)
12	1811	순조11 文化8	金履喬 · 金勉求(중사관 폐지)	11대소군家齊승계축하(對馬에서 역지빙례)	328	辛未通信日錄(金履喬),東槎錄(柳相弼),島遊錄(金善臣)

* 참조: 조선통신사문화사업회, 『조선시대 통신사 행렬』 해제, pp.28-29.

2. 조선통신사 연구-잊혀진 역사 기억 속에서의 부활

1) 잊혀진 역사 기억 속에서의 부활

1811년의 제 12차 통신사행은 조선후기 최후의 통신사행이 되었다, 이후, 에도막부에서 조선통신사 파견 논의가 몇 차례 거듭되었으나 일본 국내의 심각한 재정 문제와 동양 3국에 대한 서양 열강의 개항 압력으로 인해 조선통신사행 파견은 성립되지 못했다. 그 후 메이지 시대 일본 정부가 조선 진출이라는 군국주의 정책 추진과 더불어 역사를 왜곡하면서, 조선 통신사에 대한 관심도 역사 속으로 사라지고 말았다.

한편 조선통신사에 대한 연구는, 마쓰다 고(松田甲, 1864.8.8.~1945)의 『일선사화(日鮮史話)』(조선총독부, 1926년)와 나카무라 히데타카(中村榮孝, 1902.5.1.~1984.1.4.)의 『일선관계사(日鮮關係史の研究)』(吉川弘文館, 1969년) 속에서 다소 언급되고 있으나, 일본에서의 본격적인 연구는 1970년대 강재연, 김달수, 신기수, 이진희 씨 등 재일교포 역사학자들에 의하여 시작되었다. 재일교포 역사학자들은, 당시 일본에서 경계인이나 주변인으로 정체성의 혼란을 겪고 있던 재일교포들의 민족적 자긍심과 정체성 확립을 위해 ‘조선’이란 명칭을 강조한 조선 통신사란 용어를 사용하였다. 나아가 근현대 이후 역사기억 속에서 완전히 잊혀졌던, 조선후기(일본 에도시대) 약 270여 년 동안 일본 문인들에게 지대한 영향을 미쳤던 조선통신사 문화교류에 대한 중요한 기억들을 소생시켜, 재일교포뿐만이 아니라 많은 일본인들까지 감동시켰다.

우선 강제언 선생님은 조선통신사행 문학의 백미로 꼽히는 『해유록(海遊錄)』(申維翰)을 일본어로 번역하고 『조선통신사의 일본견문록』 등 저술을 통해 일본 사회에 조선통신사에 대해 깊은 관심을 불러 일으켰다. 이후 김달수, 이진희, 신기수 선생님들의 조선통신사 관련 유물·유적 발굴에도 큰 영향을 미쳤다.

이진희 선생님은 1974년 가을의 『계간삼천리(季刊三千里)』 창간호부터 조선통신사 관련 연구를 계속 게재함으로써 일본의 누구라도 알 수 있는 형태로 소개하였으며, 나아가 조선통신사를 그린 회화 및 병풍, 필묵, 필담창화집, 두루마리 그림 등 수많은 자료들을 발굴하였다. 또 『계간삼천리(季刊三千里)』의 작업을 정리해, 『이조시대 통신사(李朝の通信使)』(講談社, 1976년) 및 『에도시대 시대의 조선통신사(江戸時代の朝鮮通信使)』(講談社, 1987년) 등 조선통신사 관련 단행본을 간행하고, 1985년 일본 도쿄국립박물관(東京國立博物館)과 한국 국립중앙박물관의 「조선통신사 특별전」 개최에도 많은 도움을 주었다.

이러한 강제언 선생님과 이진희 선생님의 업적들은 신기수 선생님께서 하여금 다큐멘터리 영화 <에도시대의 조선통신사(江戸時代の朝鮮通信使)> 제작·상영에(1979년 3월) 큰 도움을 주어, 일본 전국에 조선통신사를 알리는 데에 결정적인 역할을 하였다. 이 50분짜리 다큐멘터리 영화의 파장은 대단하였다고 한다. 이른바 ‘들판에 붙은 불길’ 처럼 일본 전역에서 상영되어, 그 영향으로 조선통신사 관련 기록들이 도처에서 발견되어 이른바 일본 전역에 조선통신사 붐을 일으키게 되었다고 한다. 한편 신기수 선생님은 일찍이 조선통신사와 관련되는 것이라면 일본 열도는 물론이고 외국까지 달려가 병풍, 유묵, 인형, 사료, 기록, 증언 등 무엇이든 확인하고 기록하고 수집하여 조선의 민화, 병풍 등을 포함하여 모은 140개의 작품이 신기수 컬렉션으로 불리고 있다. 신기수 컬렉션은 현재 오사카 역사박물관에서 전체 소장 중이나, 그 중에서 11건이나 2017년 유네스코 세계기록유산 등재 기록 속에 포함되었다.

이러한 제일교포 역사학자들의 조선통신사 연구와 관련 유물·유적 발굴은 조선후기 한일 양국의 선린우호 관계에 대해 재조명하는 밑거름이 되었으며, 망각 속의 역사 기억을 되살려 경계인으로 그 정체성 확립과 차별에 힘들어 하던 제일교포들의 자존감 회복에 매우 큰 도움이 되었다.

2) 국내의 조선통신사 연구동향

(1) 1970~1990년대 연구동향

국내의 조선통신사 관련 연구는 이원식(李元植)의 「순조11년 신미일본통신사파견-쓰시마역지교빙(對馬島易地交聘)을 중심으로-」(1972년)를 시작으로, 1970년대의 경우 관련 연구는 수 편에 지나지 않으며, 1980년대에는 김의환(金義煥)의 『조선통신사의 발자취』(1985년) 등 십 수편 정도의 연구가 있다. 1990년대에는 홍선표(洪善杓)의 「조선후기 통신사 수행화원의

파견과 역할」(1995) 등을 비롯해 약 20편 정도의 연구가 있다.

(2) 2000년 이후 연구동향과 부산

2000년대에 이르러 조선통신사 관련 연구의 테마가 매우 다양해지고(문학·회화·음악·선박·음식·접대·의복·의학·축제·대일인식 등등), 이자연의 「조선통신사와 일본사신 교역품에서 본 복식문화연구」(2002) 및 김성혜의 「1711년 조선통신사 ‘등성행렬도’의 취타수연구」(2011) 등 연구논문이 백 수십 편 이상을 헤아릴 정도로 비약적인 발전을 보였다.

이러한 조선통신사 관련 연구의 활성화는 바로 부산문화재단의 전신이었던 조선통신사문화사업회 창립(2003년), 조선통신사 학회 창립(2005년), 조선통신사역사관 개관(2011년) 등에 기인한다고 말할 수 있다. 조선통신사 문화사업회에서는 2003년부터 부산 시내를 활보하는 매년 5월 첫 주의 조선통신사행렬 재현, 조선통신사 관련 사료집 간행, 영가대·해신제 복원 사업 등등, 국내외에 조선통신사를 알리는 데에 큰 역할을 하였다. 그리고 나아가 조선통신사학회에서는 매년 부산에서 국제학술대회를 개최하여 국내외 연구자들에게 발표할 기회를 부여함으로써, 방대한 조선통신사 연구의 질적·양적 성장을 가져왔다.

3. 유네스코 등재와 새로운 과제

1) 유네스코 세계 기록유산 등재과정

2012.10.18.~19 : 부산에서 유네스코 세계문화유산 등재를 위한 국제심포지움 개최.

2014.6월부터 조선통신사 유네스코 세계문화유산등재를 위한 한국추진위원회 발족되어,

2016.3월까지 한·일 공동 학술위원회의 12차례에 걸친 학술회의 개최

2016.3.30 : 유네스코에 신청서 제출

2017.10.31 : 유네스코 세계기록유산 등재 결정(한일양국 공동으로 총 111건 333점)

2) 유네스코 세계기록유산 등재물 현황

한·일 양국 추진위원회는 유네스코 등재 기록물 선정 기준은, 사료의 ‘진정성’, ‘세계사적 중요성’, ‘시공적 사회적 중요성 등’ 으로 삼았으며 그 내용은 외교·여정·문화교류 관련 기록으로 구분하였다. 한·일 양국의 유네스코 등재 기록물 현황은 <표 2>와 같다. 한국 측 등재기록은 외교기록 2건 32점, 여정의 기록 38건 67점, 문화교류의 기록 23건 25점으로 총 63건 124점으로 구성되어 있다.

한국 측 외교기록은 『통신사등록』 1건 14점·『변례집요』 1건 18점, 여정의 기록은 경섭의 사행록(1607년)을 비롯한 제12회에 이르는 사행록 32건 58점·통신사 행렬도 3건 6점(인조 2년 통신사행렬도·인조 14년 통신사 입장호성도·숙종 37년 통신사행렬도)·풍경화 3건 3점(사로승구도·왜관도·국서누선도), 문화교류의 기록은 일본 교류시의 필담창화 및

시서화 등 23건 25점 등이다.

<표 2> 유네스코 세계기록 유산 등재 기록물 내용

구분	외교기록	여정의 기록	문화교류의 기록	계
내용	국가적 공식 외교 문서	한양(서울)~에도(도 쿄)까지 여정기록	한일 문화교류 관련 기록	
한국	2건 32점	38건 67점	23건 25점	63건 124점
일본	3건 19점	27건 69점	18건 121점	48건 209점
총계	5건 51점	65건 136점	41건 146점	111건 333점

3) 유네스코 등재이후 새로운 과제

(1) 유네스코 등재이후 5년 동안 추진 현황

다양한 방면에서 다양한 범위의 행사들이 전개, 추진되었으나 일부만 소개함.

- * 한국 측 기록유산 중의 일부 영인본의 디지털 자료 및 레플리카 공개.
- * 조선통신사선의 부산 시민을 위한 운행.
- * 한일 양국 어린이·청소년·대학생·시민 교류행사, 교육 프로그램 운영.
 - 한일 어린이 온라인 미술대회, 배타러 가자, 오늘은 내가 조선통신사 등등
- * 조선통신사 행렬 한지인형, 다양한 예술작품 공개(2022년 10월 ‘조선통신사예술路’).
 - 나전칠기, 전통자수, 한국화, 미디어 아트 장르의 창작물
- * 조선통신사 문화교류협의회 출범(2022년 10월)
- * 코로나로 중단되었던 조선통신사 행사 재개(2023년 5월)

(2) 향후의 새로운 과제

첫째, 국내외에 존재하는 조선통신사와 관련된 새로운 자료 발굴, 유네스코 추가 등재

- 한일 조선통신사 기록유산의 DB구축과 디지털 공개
- 일본 측 기록을 포함하여 한일문화 콘텐츠 공동제작
- 조선통신사 축제 등 조선통신사 관련 행사의 유네스코 인류무형문화유산 등재 추진

둘째, 국내 조선통신사 네트워크 활성화와 확대

- 국내 조선통신사 연고지역 및 한일 관련 기관의 네트워크 확대
- 한일 친선교류의 플랫폼 창설과 활동 확대

셋째, 조선통신사 역사문화관광 프로그램의 활성화와 확대

- ‘부산 속 조선통신사의 길을 걷다’
- 부산 시민을 위한 조선통신사선의 체험관광 확대
- 한일 조선통신사의 옛길 걷기 관광프로그램 확대

3. 마무리

조선후기 통신사가 파견된 210여 년 동안, 한일 양국은 전쟁이 없었던 평화로운 시기였다. 임진왜란의 어두운 전쟁 기억을 극복하여 성신(誠信)으로 소통함으로서 일본 각 지역에 수많은 문화교류의 기록, 유물, 유적을 남겼다. 일본 에도시대 문인과 시민들에게 일생일대의 축제로서 열렬한 환호를 받았던 조선통신사행은 2017년 유네스코 세계기록유산으로 등재되었다. 이 유네스코 등재는 우선 부산에서의 첫 번째 유네스코 등재라는 점, 그리고 한일 양국의 공동 등재라는 점, 더욱이 정부 차원에서가 아니라 한일 양국 시민차원에서의 노력과 협력으로 이루어진 공동 등재라는 점에서 매우 의의가 크다. 21세기 동북아시아 평화 공존 관계 구축 및 역사문화관광 확대사업에 커다란 밑거름이 될 것으로 기대된다.

국립해양문화재연구소의 조선통신사선 복원 과정과 활용현황

진호신(국립해양문화재연구소 학예연구관)

I. 머리말

조선통신사는 조선에서 일본에 파견되었던 공식적인 외교사절단을 말한다. 임진왜란으로 단절된 조선과의 국교를 회복하기 위한 도쿠가와 이에야스(德川家康)의 거듭된 요청으로 1607년 교류가 재개되었다. 그 이후 도쿠가와 막부의 쇼군이 취임하거나 경사가 있을 때마다 막부의 요청에 의해 통신사가 파견되어 1811년까지 약 200년 동안 12회에 걸쳐 외교 사절을 파견하였다.

통신사선은 국가가 인정하는 유능한 기술자(목수)를 동원해 직접 제작하고, 국가에서 운용하는 조선 시대 4대 선박(거북선, 판옥선, 통신사선, 조운선)에 해당한다. 통신사선은 회차마다 다르지만 적게는 4척에서 많게는 6척의 선단으로 구성되었다. 6척으로 구성된 선단은 정사, 부사, 종사관이 탑승한 기선(騎船) 3척과 선물과 필요물자를 싣고 간 복선(卜船) 3척으로 나누어진다. 그중 정사가 타고 간 기선은 조선의 위엄을 보이기 위해 일반적인 선박보다 크고 높게 제작하고, 기둥과 가목에 아름다움과 웅장함을 보여주기 위해 단청으로 치장하였다. 또한 판옥 벽면에는 조선 시대 문화상을 표현하는 것으로서 당대 유행하는 연화, 모란, 매화, 난, 국화, 죽, 폭포, 산수, 매, 백로 등을 그려 기품이 있는 전 세계적으로 유례없는 최고 아름다운 선박이라 할 수 있다.

최고의 미(美)와 조선기술(造船技術)이 집약된 통신사선을 11차 사행의 기록을 중심으로 원형의 실체를 밝혀보기 위하여 2015년부터 2018년까지 4년간 우리 선조들이 남긴 문헌⁴⁾, 고려시대 수증발굴 고선박, 통신사선 모형, 회화자료를 통해 기초설계, 3D 설계, 조선공학적인 분석, 모형 제작 실험, 실시설계, 실물 재현을 통해 원형에 가깝게 구조, 형태, 의장 등을 밝혀내었다. 문화재청에서 추구하는 주된 문화재 관리원칙인 원형 보존 원칙에 따라 원모습에 가깝게 조선통신사선을 재현하였다. 또한 통신사선의 역사적 객관성을 담보하기 위하여 한·일 양국에 있는 각종 고문헌을 참조하였다.

따라서, 본 발표는 통신사선의 원형을 밝혀낸 그간의 연구 결과를 소개하고, 아울러 실물 크기로 복원한 조선통신사선을 2018년 진수식 이후 조선통신사 축제, 조선통신사선 타고 떠나는 해양유적 문화기행 등 문화자원 활용에 대해 소개하고, 향후 조선통신사선을 통한 해

4) 『계미수사록(癸未隨槎錄)』, 『증정교린지(增正交隣志)』, 『사행록(使行錄)』, 『헌성유고(軒聖遺稿)』 등의 역사자료와 일본인이 기록한 「근강명소도해 조선빙사(近江名所圖會 朝鮮聘使)」와 회화자료인 「조선통신사정사관선도(朝鮮通信使正使官船圖)」·「조선통신사선견비전주선행렬도(朝鮮通信使船牽備前舟船行列圖)」·「조선선입진지도(朝鮮船入津之圖)」 등의 기록

양 문화자원의 활용 방향성에 대해 생각을 말하고자 한다.

II. 문헌 속 통신사선

통신사선에 대한 기록은 1763년 『계미수사록(癸未隨槎錄)』, 1802년 『증정교린지(增正交隣志)』, 『사행록(使行錄)』, 『일본노정기(日本路程記)』, 『회답서계(回答書契)』, 『건륭계미년 동고록(乾隆癸未年同苦錄)』이 있으며, 한국과 일본에서 소장하고 있는 병풍 속 회화자료 등이 있다. 또한 통신사선에 대한 기록은 아니지만 동시기에 선박 건조를 알 수 있는 12차 사행보다 20년이 늦은 1822년에 편찬된 『헌성유고(軒聖遺稿)』 등의 고문헌에서 찾아볼 수 있다.

『계미수사록』 자료에는 통제영에서 건조된 정사 기선 등 4척의 제원과 제작과정이 수록되어 있으며, 그 반면에 『증정교린지』 권5에는 통신사행에 관한 인원과 「도해선척식(渡海船隻式)」을 통한 제원을 알 수 있는 내용을 담고 있다. 또한 『헌성유고』에는 1972년 경남 고성에서 발견된 고문서로서 1822년(순조22) 대마도에 파송된 사견선(使遣船) 기록으로 통신사선의 기록은 아니지만, 동시기 한선의 제작 과정을 엿볼 수 있는 매우 중요한 자료이다. 그뿐 아니라 국립해양박물관 소장 자료인 「근강명소도회 조선빙사(近江名所圖會 朝鮮聘使)」 · 국립중앙박물관 소장자료 「범사도(泛槎圖)」 · 전우홍 소장 『조선통신사선견비전주선행렬도(朝鮮通信使船牽備前舟船行列圖)』 · 북한 조선미술관 소장 김윤겸의 「신행도해선(信行渡海船)」 등의 회화자료에서 더 사실적으로 묘사되어 있어 통신사선의 형태 추정이 가능하다. 또한 일본 사가현 나고야성박물관(佐賀県立名護屋城博物館) 소장 「조선통신사정사관선도(朝鮮通信使正使官船圖)」, 게이오대학교(慶應大學校) 와타나베문고(渡邊文庫) 소장 「조선선입진지도(朝鮮船入津之圖)」, 타쿠시 향토자료관(多久市郷土資料館) 소장 「한선개범도(韓船開帆圖)」 자료에서도 사실적으로 표현하고 있어 구조, 형태, 의장 등을 추정할 수 있다.

<표 1> 조선통신사 연표(1607~1811)

연도	정사	수행원	목적
1차 1607(선조 40년)	여우길(呂祐吉)	467명	국교회복 國交回復
2차 1617(광해 9년)	오윤겸(吳允謙)	428명	포로송환 捕虜送還
3차 1624(인조 2년)	정 립(鄭 垔)	300명	德川家光 취임
4차 1636(인조 14년)	임 광(任 珖)	475명	병자호란 중 파견
5차 1643(인조 21년)	윤순지(尹順之)	462명	德川家綱 탄생
6차 1655(효종 6년)	조 형(趙 珩)	488명	德川家綱 취임

7차 1682(숙종 8년)	윤지완(尹趾完)	475명	德川綱吉 취임
8차 1711(숙종 37년)	조태억(趙泰億)	500명	德川家宣 취임
9차 1719(숙종 45년)	홍치중(洪致中)	479명	德川吉宗 취임
10차 1748(영조 24년)	홍계희(洪啓禧)	475명	德川家重 취임
11차 1763(영조 39년)	조 엄(趙 曷)	472명	德川家治 취임
12차 1811(순조 11년)	김이교(金履喬)	336명	德川家齊 취임

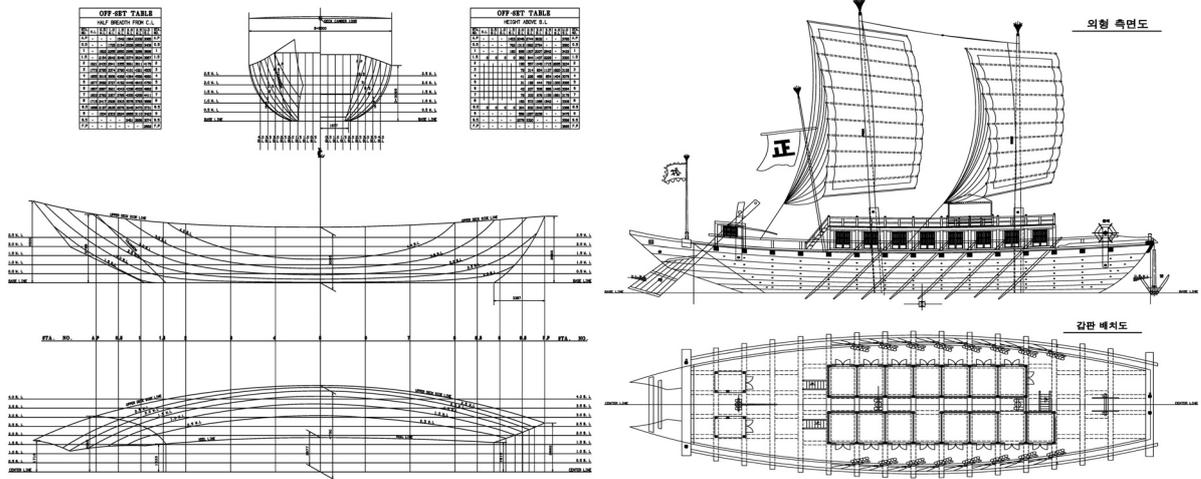
Ⅲ. 통신사선 추정설계

1. 기초설계

통신사선에 대한 기초설계는 『증정교린지』 도해선의 주요요목 중 정사 기선의 치수를 적용하였다. 선형은 국립해양박물관에서 복원한 통신사선의 평저형 저판 선형(A형)과 우리나라 수중에서 발굴된 고려 및 조선 시대의 고선박 저판 형태인 선수와 선미를 적절한 각도를 가지고 휘어 올라간 선형(B형)으로 두 가지 형태로 설계하였다.

기초설계에 반영한 통신사선의 구조는 우리나라의 전통적인 한선의 형태인 넓고 평평한 선저구조인 ‘저판’, 넓고 두꺼운 판재를 차례로 붙여 올린 ‘외판’, 굵고 휨이 큰 ‘선수’, 경사형 ‘선미’, 양현 외판의 횡강력을 보강하기 위해 서로 연결하는 ‘가룡’ 과 외판 및 돛대를 보강하는 ‘차가룡’, 뱃전에 가로로 걸쳐 상장의 구조의 초석이 되는 ‘멍에’, 돛대를 지지하는 ‘구레짜’, 15객실을 갖춘 판옥, 화장실과 사공이 사용하는 작은 판옥의 구조 등을 기초설계에 반영하였다.

<도면 1> 통신사선 기초설계 선도 및 일반 배치도(A형)



2. 실시설계

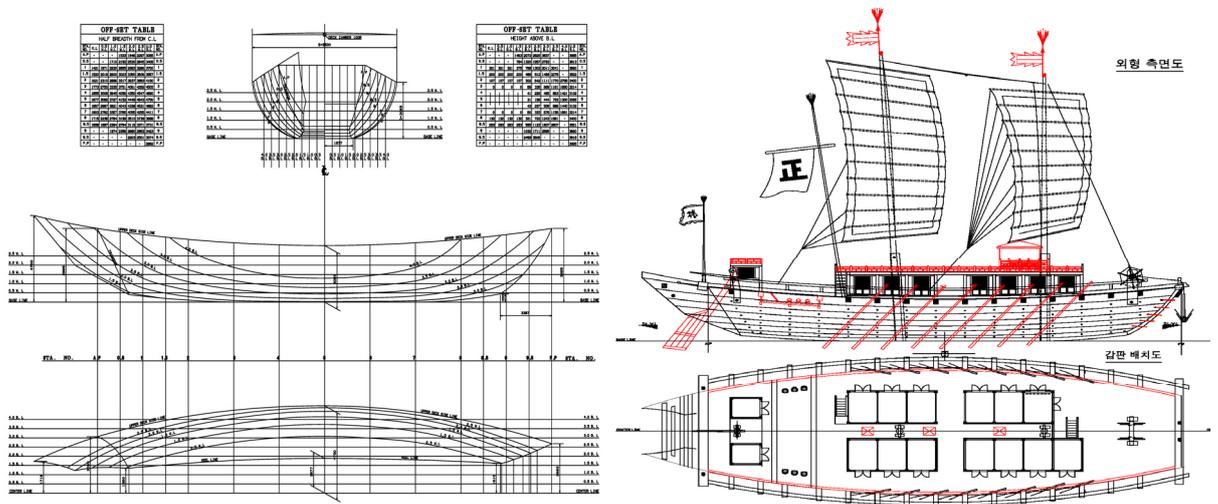
통신사선 기초설계 A형과 B형의 자료를 토대로 『헌성유고』 문헌에서 찾은 선수와 저판 선형 및 연결구조·뱃전의 명에의 수, 수중발굴 고선박 마도 4호선의 선수재와 가룡 결속 구조, 저판, 외판, 선미, 가룡, 차가룡 등의 이음 및 연결 구조, 「근강명소도해 조선빙사」 문헌의 그림과 「조선통신사정사관선도」 회화자료에서 선미부 취사 공간, 선실구조, 창고 및 화장실 상부구조, 선미부 좌우 가룡의 결속 및 고정구조를 적용하였다. 「조선통신사선견비전주선행렬도」와 「조선선입진지도」 회화자료에서는 치의 구조를 참고하여 설계하였다. 그 결과 열 가지 구조를 새롭게 밝혀 내었다.

- ① 평평한 선저구조를 갖춘 평저선이 아닌 항해 중 생기는 조파저항(造波抵抗)을 최소화하기 위해 완만하게 휘어 올라가는 선형의 형태를 갖춘 저판의 구조
- ② 두텁고 휨이 큰 선재를 통해 선수의 선형을 갖추며 중심선재는 여타의 선수재와 다르게 저판 밑 부분에서부터 저판과 이음 되어 휘어 올라가는 선형과 기준을 갖추는 구조
- ③ 선수부재, 외판, 가룡 구조가 서로 연결되는 결속 구조
- ④ 정사 기선의 판옥과 창고 사이에 147명의 식사를 준비하는 취사공간의 구조
- ⑤ 판옥 내부로 들어가는 입구의 구조
- ⑥ 선미부 상장구조인 화장실 및 창고의 구조가 일체형의 구조와 난간을 갖춘 구조
- ⑦ 사공이 앞쪽에 서서 치의 방향을 제시하는 것이 아니라 뒤에 서서 치의 방향을 제

시하는 창나무 구조

- ⑧ 기둥과 보에 궁궐단청으로 도채된 점과 판옥 벽면에는 조선시대 문화상을 표현하는 것으로서 당대 유행하는 화풍으로 장식
- ⑨ 좌우 측면 뱃전 위에 파도막이 구조를 갖춘 구조
- ⑩ 복원성의 경우 조선시대 전선인 거북선과 판옥선, 관선인 조선통신사 정사기선은 갑판 상부구조인 판옥의 구조를 갖추고 있어 고(高)가 높으면 복원성이 떨어지기 때문에 복원성을 갖추기 위해 여타의 배보다 저판 너비를 크게 한 구조

<도면 2> 통신사선 실시설계 선도 및 일반 배치도



IV. 통신사선 재현

- 사업명 : 조선통신사선 학술복원연구
- 기 간 : 2015~2018
- 사업비 : 21.4억원(선재 6.5억, 제작 14.9억)
- 규 모 : 149톤, 길이 34.5m, 너비 9.3m
- 승선인원 : 69명
- 추진방법
 - 문헌·회화·연구자료·전문가 고증을 토대로 설계
 - 수중 발굴된 고려·조선시대 한선 자료 반영

- 기능과 성능 파악을 위한 조선공학적 분석
- 1/30 모형제작 및 3D Modeling을 통한 형태 재현

□ 추진경과

- 2015년 : 기초설계, 조선공학적 분석, 목재건조
- 2016년 : 실시설계, 모형제작, 도면승인
- 2017~2018년 : 재현선 제작, 진수식

□ 활용계획

- 선상박물관, 역사탐방, 승선체험 운영
- 한·일 문화교류 뱃길 재현, 조선통신사 축제 참가

통신사선에 사용된 나무는 강원도 홍천, 태백, 정선, 삼척 등의 지역을 4년 동안 조사하여 확보한 약 900여 그루 소나무를 사용하였다. 소나무는 70~150년 정도 자생한 소나무이며 지름이 40~80cm 정도 아주 큰 아름드리 통나무이다. 대부분 반듯하지 않고 휨(휘어)이 크고, 변재 보다 심재가 큰 소나무를 선별하여 사용하였다. 호룡은 떡갈참나무를 사용하고, 호룡 손잡이는 박달나무를 사용하였다. 2개의 돛대는 길이 21m와 22m, 직경 80cm 정도 크기의 낙엽송 두 그루를 사용하였다. 이와 같은 나무를 통해 전장 34m, 선폭 9.3m, 선심 3m, 선박 무게 149ton의 통신사선을 2년간 재현과정을 거쳐 19세기 초, 조선통신사 마지막 항해 이후 200여 년 만에 통신사선이 재현되었다.

재현 순서는 저판(저판을 보강하는 놀두덕, 간담, 저판보강제 설치), 선수, 선미, 외판, 명에, 갑판보, 돛대, 갑판, 호룡, 판옥, 치, 선미창고, 계단, 선내 계단, 누각, 파도막이, 단청 순으로 재현하였다.

저판 구조는 100~150년 정도 자생한 원구지름 50~60cm 소나무로 수분 함유량은 15~21% 정도 건조된 소나무 61그루가 사용되어 총 12열을 갖추었다. 그중 선수와 선미 방향의 선재는 휨이 있는 24그루 소나무를 선별하여 저판의 선형 및 형태를 갖추게 하였다.

선수 구조는 휨이 가장 큰 소나무 선재를 세로 방향으로 총 11열로 세워 서로 연결하였다. 1822년 사건선 기록인 『헌성유고』에 조선식(造船式) 도면과 건조과정의 내용이 기록⁵⁾되어 있어 그 과정과 동일하게 중앙 선수부재의 곡목이 좌·우 선수부재 길이보다 더 크게 하여 선수쪽 저판 중앙부재와 서로 연결하였다. 그 결과 통신사선의 전체 선형을 결정하며, 항해 시 선수부 조파저항을 최소화하기 위한 선형으로 확인되었다. 사용된 소나무 선재는 대부분 100년에서 130년 자생한 소나무로 원구 지름 80cm 정도가 사용되었으며, 중앙 부재는 150년 자생한 소나무를 사용하였다. 외판과 연결되는 좌·우 측면의 형태는 11단의 외판

5) “이물비우는 세로 방향으로 대어 막는다. 한가운데에 곡목을 세우는데 아래는 배밑 사이에 꽂아 넣는다.”

을 올리기 위해 ‘툽니바퀴’ 형 홈 턱의 구조를 갖춘다.

선미 구조는 맨 뒤쪽에 가로로 단을 이루며 설치된 구조이다. 선미재는 격벽과 동일한 방식으로 각 단을 갖추며 비교적 단순한 구조이다. 선미재에 사용되는 소나무 선재는 100~130년 자생한 반듯한 길이 6m, 지름 50cm 이상 된 소나무를 사용하였다. 선미 부재는 총 9단으로 구성되며 ‘맞댄이음방식’으로 연결하였다.

늑골 구조는 좌우 외판 선체의 횡강력을 보장하는 구조로 한선의 가통 구조와 같다. 늑골은 두께 20cm×너비 15cm 크기를 가지며, 늑골의 30cm 간격으로 좌우현에 각각 51개를 설치하였다. 늑골에 사용되는 금강송 소나무 선재는 70~100년 자생한 선재 목으로 휨이 적은 것부터 많은 소나무를 구간별 선별하여 사용하였다. 이는 각 구간 외판 선형과 각 단의 너비·높이·각도·기울기를 고려하여 제작되기 때문이다.

외판 구조는 총 11단을 갖추며 배의 전체 형태를 제작하였다. 선재는 100~130년 정도 자생한 원구지름 50~60cm로 휨이 있는 50그루 선재를 사용하였다. 선재는 선형에 따라 휘어져 무어올라가기 때문에 휨을 가진 선재를 선별하여 자연적인 자생의 휨을 그대로 활용한 선형을 갖추면서 무어 올려 뱃전을 갖추게 하였다.

명에구조는 선수 덕판명에와 선미 고물명에를 포함한 총 17개가 외판 11단 뱃전에 얹혀 결속하였다. 선재는 100~150년 정도 자생한 원구 지름 80cm, 말구 지름 50cm, 길이 12~13.5m 크기의 직재(直材) 17그루를 사용하였다. 형태는 사면을 다듬어 정사각형으로 만들고 좌우측에 외판과 걸침턱맞춤으로 서로 결속시키고 뱃전 바깥으로 80cm 정도 도출시켜 난간을 설치하였다. 명에 간격은 3m 간격으로 설치하였다. 판옥 공간 구획을 나누는 기둥의 거리, 문짝의 너비 등을 고려하여 3m 간격으로 설치하였다.

갑판보 구조는 갑판을 올리기 위해 명에와 맞춤 되는 구조이다. 원통형 목재의 사면을 다듬어 정사각형의 형태로 20×20cm로 깎아 맞추었다. 갑판보는 명에와 명에 사이에 결속되는 구조로 갑판을 설치하게 하였다.

돛대 구조는 2개의 이물돛대와 중앙 허리돛대를 설치하였다. 선재는 소나무보다 강한 소나무과속 낙엽송으로 80~100년 정도 자생한 원구 지름 70cm, 말구 지름 20cm, 길이 20m 크기의 직재(直材) 2그루가 돛대에 사용되었다. 돛대를 보강하는 구레 짝은 소나무 선재로 100~150년 정도 자생한 원구지름 80cm, 길이 7m 크기의 직재(直材) 6그루를 구레 짝에 사용하였다. 돛대는 가급적 나무 속 심재부분을 사용하였다. 또한 돛대 밑 부분은 구레통에 닿지 않고 5~10cm 띄워 설치하였다. 이는 갑판보에서 소개한 것과 같이 빗물이 돛대를 타고 내려와 돛대 끝부분에 물이 고이면 부식하기 때문에 구레통과 서로 연결하지 않는다. 뿐만 아니라 돛대를 높히고 세울 때 편리하기 위해 공간을 두기도 한다.

갑판 구조는 원지름 45cm 이상과 길이 5m 이상 되는 소나무를 두께 9cm로 제재하여 적심 부위를 사용하였다. 적심부위가 많은 부분을 선별하여 사용하는 이유는 송진을 머금고 있어

부재가 단단하며 선재로서 수명이 오래가기 때문이다. 또한 갑판 선재를 명에와 보에 올릴 때 나이트 방향을 어느 방향으로 하느냐에 따라 선박의 수명 및 개보수 시점이 다르다. 따라서 변재부분을 위로하여 올릴 경우 나이트의 결을 따라 판재 양쪽 끝 부분이 위로 뒤틀림 현상이 발생하기 때문에 심재부분을 위로하는 선재 활용법을 알 수 있다.

판옥 구조는 갑판 위에 설치하는 구조로 전통 목구조와 동일하다. 덕판명에서부터 3번째에 위치한 명에에서 11번째 명에까지 판옥 구조가 위치한다. 총 33개의 기둥을 통해 형태를 만들고 板材(판재)로 벽면을 만들어 벽화를 그릴 수 있도록 하였다. 내부로 들어가는 문 15개를 설치하고 판옥 위로 올라가기 위해 선수방향 좌측 계단과 선미방향 우측 계단을 설치하였다. 내부에는 갑판 아래로 내려가기 위해 3구역으로 나누어 계단을 설치하였다. 판옥위에 난간을 설치하여 한층 더 화려하게 의장하였다. 판옥 위 우측 선수 방향에 누각을 설치하여 정사가 직무를 보거나 입출항시 관망할 수 있도록 제작하였다. 특히 누각 위 차일구조는 조립식 형태의 구조로 확인되었다.

치(키) 구조는 ‘치체’, ‘치분’, ‘창나무’로 구성된다. 창나무는 치체에 끼워 배의 방향을 제시하는 구조로서 지금까지 알려진 창나무의 구조는 치잡이가 앞쪽에 서서 방향을 제시하는 것으로 제작되거나 알려져 있다. 하지만 「조선통신사 정사기선 견비전주선행렬도」, 「조선선입진지도」의 회화자료에는 창나무 구조는 뒤쪽에 치잡이가 위치하여 사공이 서서 방향을 제시하는 것으로 우리나라에서 처음으로 확인된 구조라고 할 수 있다. 선미창고는 판옥과 같은 형태를 갖추며 난간을 두어 판옥과 서로 조화롭게 하여 기선의 선형을 고풍스러운미를 갖추게 의장하였다.

과도막이의 구조는 「근강명소도회 조선빙사」, 「조선통신사정사관선도」 자료에서 찾아낸 구조로 좌·우 뱃전위에 설치되는 구조가 처음으로 확인되었다. 갑판으로 들어오는 물을

<그림 1> 재현된 조선통신사선



차단하고 격군에 방해되지 않게 이동할 수 있는 통로로 사용할 수 있는 구조라 할 수 있다.

단청 및 벽화는 단청 전문가 자문을 통해 조선시대 문화상을 표현하는 것으로서 당대 유행하는 화풍인 연화, 모란, 매화, 난, 국화, 죽, 폭포, 산수, 매, 백로 등으로 장식하였다.

V. 조선통신사선의 활용과 과제

조선통신사선의 활용은 교육적 체험자료로서의 활용, 지자체 등 축제에서의 활용, 한·일, 남·북, 한·중, 한·러 등 문화적 사절단의 왕래와 誠信交隣 취지에 맞는 상호 문화교류를 추진하고 중국에는 정치적 영역에까지 영향을 미치는 사신선으로서의 활용을 기대하여 볼 수 있다.

1. 역사적 체험자원 활용

역사문화자원으로 재현한 통신사선은 우리나라 최고의 나무인 강원도 금강송 소나무 약 900여 그루로 제작된 해상 궁궐 건축물이라 할 수 있다. 임금의 명을 받아 궁궐처럼 높고 튼튼하며 화려하게 장식하여 조선의 아름다운 건축의 미와 임금의 위엄을 상징적으로 표현한 통신사선은 바다에 떠 있는 것만으로도 웅장함을 보여주고 있다. 통신사선은 2018년 10월 진수되기 이전부터 국내외 언론을 통해 많은 관심을 받았고 이러한 관심은 역사문화자원 활용 체험 프로그램으로 이어져 더 많은 사랑을 받고 있다.

국립해양문화재연구소는 통신사선을 적극적으로 홍보하고 활용하기 위해 국민과 함께하는 소통과 문화교류의 공간을 만들고 있다. 선상에서 보고·듣고·느끼고·체험을 함께하는 차별화된 공간을 통해 해양문화유산을 이해하고, 흥미를 유발할 수 있는 바다 위 선상에서 색다른 문화를 체험할 수 있는 힐링의 공간 프로그램으로 운영하고 있다. 그뿐만이 아니라 지역 경제 활성화를 위한 지자체 유관기관 간 협력과 참여로 ‘통신사선’을 글로벌 신한류 역사문화관광 프로그램 등에 문화자원으로 활용하고 있다.

현재 통신사의 의미와 역사, 재현과정을 한눈에 볼 수 있는 전시 공간을 구성하여 바다를 향해하면서 관람할 수 있는 움직이는 선상박물관 운영, ‘조선통신사선을 타고 떠나는 해양유적 문화기행’ 프로그램 운영으로 소외계층과 학생을 위한 이색적이고 생동감 있는 현장 교육 등도 추진하고 있다. 또한 목포시 역사문화 소개 및 서남해 수중발굴 해역 탐방을 통해 해양문화유산의 이해와 흥미를 높이기 위한 체험프로그램을 함께 추진하고 있다. 프로그램은 매년 5월부터 11월까지 문화가 있는 날, 섬의 날 등 기념일에 맞춰 최대 14회 운영하며, 국립해양문화재연구소가 위치한 목포 주변의 해양문화유산과 수중발굴 현장을 중심으로 통신사선을 타고 탐방한다. 항해 중에는 목포지역의 문화재와 관광명소, 수중발굴 유물 등에 얽힌 이야기를 문화해설사와 큐레이터를 통해 직접 전해 들을 수 있고 선내에서는 사물놀이와 국악공연, 전통 놀이 체험 등을 체험할 수 있다.

더 나아가 문화자원 활용을 위한 지자체 유관기관 간 협업을 통해 지역 내 해양문화유산에 대한 관심과 문화 공감대를 형성하기 위해 부산문화재단과 2016년 업무협약을 체결하여

부산시 대표 축제인 “조선통신사축제”와 국립해양문화재연구소와 부산문화재단이 공동으로 추진한 “조선통신사 뱃길 탐방 배타러 가자” 등 축제 및 행사 프로그램에 함께하고 큰 호응을 받았다. 그 후 “조선통신사 뱃길 탐방 배타러 가자” 행사는 역사문화체험 프로그램으로 자리 잡게 되었다. 특히 450명을 모집하는데 2분 만에 2,500명 남짓 몰려 조기 마감된 기록도 가지고 있으며, 2019년 해양유적 문화기행 참가자를 대상으로 실시한 만족도 조사에서 아주 만족했다는 답변이 93%에 이르고 2020년 7월 “조선통신사 뱃길탐방 배타러 가자” 행사에 대해서도 코로나 19로 어려운 상황에서 단비 같은 시간이었다는 의견이 다수였다.

<표 2> 2023년 조선통신사선의 활용 계획

구분	내용	2분기	3분기	4분기	비고
자체	선상박물관 문화기행	5회	6회	3회	14회
	고려시대 서해항로 탐사	송나라 사신단 항로탐사			서해
	新 조선통신사 13차 항해	쓰시마 이즈하라 축제			일본
지원	조선통신사 축제	부산			
	목포항구축제	목포			

코로나 19의 확산과 한일관계의 경색으로 누구나 힘든 시기를 겪고 있는 상황이지만 조선통신사와 통신사선이 갖는 誠信交隣의 의미를 되새기며 새로운 활용방안을 지속적으로 개발하고 추진해 나간다면 이러한 어려움도 곧 극복할 수 있을 것이라 생각된다.

2. 2023년 조선통신사선 13차 항해

2023년 국립해양문화재연구소·부산문화재단·쓰시마시는 삼자 MOU 협약에 의하여 2023년 8월 5일 쓰시마에서 이즈하라축제(嚴原港祭)를 개최한다. 이번 축제에서는 조선시대에 멈춰진 조선통신사선이 직접 대한해협을 건너 쓰시마까지 新 조선통신사선 13차 운행을 한다. 1811년 제12차 항해에 단절된 조선통신사가 13차 항해를 하게 되는 셈이다. 현재 정치·경제적으로 많이 경색되어 있는 한·일 관계는 어떻게 전개될지 예측하기 힘든 사항이다. 이럴수록 한·일 간의 관계개선을 위해 문화교류의 역할이 매우 중요한 시기라 할 수 있다. 평화의 상징인 조선통신사를 매개로 한 조선통신사선은 역사문화자원으로서 문화적 가치와 함께 2017년 유네스코 기록유산으로 등재된 조선통신사에 관한 한·일 양 국가 간 문화적 자긍심을 함양시키며 다른 커뮤니티와 대화와 이해를 촉진할 수 있는 ‘정신적 가치’와 ‘상징적 가치’가 내포되어 있는 것이다. 따라서 조선통신사선을 평화의 상징인 대표 브랜드로 육성하여 역사적 가치를 높게 관철하기 위해서는 조선통신사 관련 연고 지역, 지자체, 학회 등

과 협업하여 조선통신사 활성화 기반을 구축하여 경색되어가는 한·일 양국이 문화교류를 통해 풀어나가야 한다. 문화교류는 연고지역 교류협력, 학술대회, 축제 공동개최 등 그 범위가 헤아릴 수 없이 다양하고 광범위하다고 생각된다.

VI. 맺음말- 新 조선통신사의 미래

2015년부터 2018년까지 복원 추진된 조선통신사선은 한·일 양국에서 분산된 사료를 모으고, 수증발굴된 전통한선의 원형을 추적하여 만든 과거의 전통과 현대의 과학이 총 집결된 결정체이다. 또한 조선통신사선의 재현은 문화재청에서 추구하고 있는 문화적 원형의 보존이라는 기본 원칙과도 상응하는 의미 있는 것이다.

조선통신사선의 건조와 함께 조선통신사의 미래는 誠信交隣 정신과 그 이념을 세계적 영역으로 전파하는 것이다. 조선통신사 단체는 그간 활동을 통하여 한·일 문화교류의 활성화, 조선통신사기록 세계유산등재, 조선통신사학회의 결성, 연고지 모임 결성, 현창회 모임 결성, 세계 무대에서 문화 행렬의 재현 등 많은 업적을 이루었다. 인류사적으로도 엄청난 평가를 받는 뛰어난 업적으로 누구나 확신한다. 이제는 이러한 조선통신사의 이념이 북한으로, 중국으로, 미국으로, 러시아로 국제화하는 과제를 남겨두고 있다. 조선통신사가 활동한 과거 조선후기 200년 동안에는 한·일간 아무런 침략과 전쟁이 없었다.

이제는 조선통신사선이 북한, 중국, 미국, 영국, 러시아 등 여러 국가로 그 이념과 문화를 전파하여 전쟁 없는 성신교린의 이웃으로 거듭나길 바란다. 조선통신사 행렬도 이제는 북경에서, 평양에서, 블라디보스톡에서도 진행하고 의미있는 학술대회와 문화행사도 지속적으로 이어지길 바란다. 2023년 이후 조선통신사 활동은 새로운 활로를 모색할 시기가 도래한 것이다. 조선통신사의 정신이 세계평화와 문화의 교류 그리고 남북통일에도 기여할 수 있길 간절히 바란다.

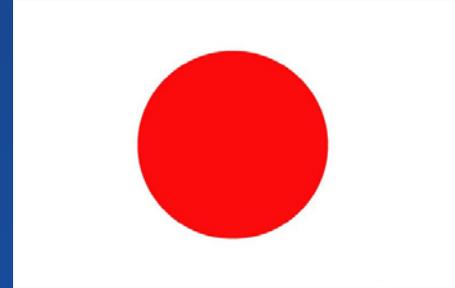
【참고문헌】

- 송실대학교 한국문예연구소 학술총서 4, 『조선통신사 사행록 연구총서 12』, 學古房, 2010.
- 홍순재, 「조선통신사 정사기선에 관한 연구」, 『해양문화재』 제11호, 2018.
- 홍순재, 「한국 전통선박의 조선기술-새롭게 밝혀낸 조선통신사 정사기선의 축조술-」, 『2018 해상실크로드 무형유산 국제학술대회-선박, 항해 그리고 사람』, 국립해양문화재연구소.유네스코 아태무형유산센터, 2018.
- 국립해양문화재연구소, 「전통선박 조선기술 VI - 조선통신사 정사기선」, 2019.
- 홍순재, 「한국 전통선박 변천과정과 조선통신사선 재현에 관한 연구」, 2019, 조선통신사학회, 춘계 국제학술 심포지엄, pp.53~78.
- 홍순재, 「조선통신사 정사기선 재현」, 2020, 부산문화재단, 조선통신사 국내 네트워크 구축을 위한 워크숍.
- 강원춘, 「조선통신사선과 해양문화유산 체험 프로그램 활용」, 2020, 부산문화재단, 조선통신사 국내 네트워크 구축을 위한 워크숍.
- 부산문화재단, 2021 여름호, 「조선통신사」.
- 조정윤, 「조선통신사 유네스코 세계기록유산을 활용한 역사문화콘텐츠 원형복원 사례연구」, 『항도부산』 제42호, 2021.



한일해양문화교류

-통신사와 크루즈-



2023.06.29.

김보중

Contents |

1. 한일관계의 과거와 현재

2. 한일관계의 미래

- 미래지향적 한일 관계

- 부산과 팬스타의 역할

참고. 팬스타 신조선 소개 _ 誠信之交의 크루즈쉽

한일 관계의 과거와 현재



문화 교류 채널, 조선통신사



12번의 교류, 200년의 평화

- 한일 간 양대 전란이 끝난 뒤인 1607년부터 1811년까지 12회에 걸쳐 파견
- 한양에서 일본의 수도 에도까지 반년 이상 소요되는 왕복 4천 km의 긴 여정
- 400여 명 사절단의 이동과정에서 한일 간에 다양한 사회문화적 교류 발생
- 부산은 일본으로 가는 바다 여정의 출발지





문화 교류 채널, 조선통신사

通信

두 나라가信義를 통하여 교류하는 것



朝鮮通信使 :

朝鮮에서 日本幕府 쇼군(將軍)에게 파견된 공식적인 외교사절



I. 한일 관계의 과거와 현재



조선통신사 연혁

○ 조선통신사의 시초와 최초의 통신사

- 1404년(태종4년) 조선과 일본 사이에 교린 시작, 양국의 외교적 현안 해결을 위해 사절을 파견한 것이 시초
- 조선 국왕이 파견한 사절을 朝鮮通信使, 막부 장군이 파견한 사절을 日本國王使라 하여 상호간 왕래
- 당시의 사절의 명칭은 回禮使, 回禮官, 通信官, 敬差官 등 다양 하였으나, 1413년(태종13년)에 박분(朴賁)을 정사로 한 사절단 파견이 중도에 병으로 중지되고, 1429년(세종11년)에 정사 박서생(朴瑞生)의 사절단을 최초의 통신사로 봄

○ 조선통신사 파견 교류의 부침

- 조선 전기 5차례, 조선 후기 12차례 파견
- 임진왜란(1592년 ~ 1598년 까지 2차례) 전란으로 중단
- 1607년(선조40년) 에도막부의 요청으로 재개, 1811년까지 12회 파견 교류
- 1811년(순조11년) 마지막 통신사 파견
- 흥선대원군의 쇄국정책으로 일본관의 외교관계 단절
- 1876년(고종13년) 강화도 조약 이후 수신사(修信使)로 개칭
- 1881년 신사유람단 파견

연대	연대		정사	부사	종사관
	조선	일본			
1607	선조40	겐미	어우길	경성	권효관
1617	광해군9	정사	오윤길	박재	이경직
1624	인조2	갑사	정립	강홍중	신계경
1636	인조14	병사	임당	김세현	황초
1643	인조21	계미	윤순지	조경	신유
1655	효종6	을미	조형	유창	남용익
1682	숙종8	임술	윤지한	이연간	박경후
1711	숙종37	신묘	조태역	임수간	이명언
1719	숙종45	기해	홍치중	홍선	이명언
1748	영조24	무신	홍계희	남부기	조명재
1764	영조40	갑신	조임	이인배	김상익
1811	순조11	신미	김이고	김면구	패지

☐ 통신사를 인솔한 심사

먼저 통신사를 이끄는 심사에 관해 알아보자. 일본에 통신사로 가는 것은 매우 힘들고 위험한 일이기 때문에 임무를 수행한 후에는 정사·부사 등의 관료들에게는 역할에 따라 승진이 이루어졌다.

또한 정사 부사 이외의 수청원들에게도 그 역할에 따라 상이 주어졌다. 통신사의 총책임자이며, 국서를 맡고 가는 정사는 삼사라고 불렀다. 정사는 인물이 높고 경력이 많으며 풍채가 좋은 사람이 선발되었다. 부사는 정사를 옆에서 보좌하였으며, 종사관은 문관 가운데서 글이 뛰어난 사람을 선발하였다. 종사관의 임무는 매일의 일을 기록한 뒤, 귀국하여 국왕에게 보고하는 것과 일행을 감찰하고 비서를 견제하는 사람과 말의 대를 점검하는 역할도 담당하였다.

이처럼 심사는 박식어 유능 사람들이었기 때문에 일본 각지에서 사와 글자를 배우는 사람이 많았다. 통신사가 묵었던 일본의 곳곳에는 그들의 시와 글이 아직도 많이 남아 있다.

삼사를 비롯하여 하관까지의
8단계의 직급으로 구성



조선통신사의 목적과 의의

○ 파견 목적과 변천사

- 임진왜란 전 : 주로 왜구 약탈의 금지 요청
- 임진왜란 후 : 강화와 포로들의 송환, 일본 국정의 탐색
- 1636년(인조14년)이후 : 막부 장군의 습직(襲職) 축하
- 조선 전기에는 교토에 막부 장군이 있어 교토가 종점, 후기에는 장군이 동경에 있었기 때문에 동경(에도)으로 바뀜



○ 역사적 의의

- 조·일 양국 간 만이 아니라, 중국을 포함하는 동아시아 삼국의 평화공존을 위한 국제관계에 많은 영향을 끼침.
- 일행이 통과하는 객사에서는 한시문과 학술의 필담창화라고 하는 문화교류가 성대 하였음.
 - 통신사의 여정은 6개월 ~ 1년이 소요되었으나, 그들이 방문하는 곳마다 서화, 시문 등 많은 작품을 남겼는데, 그것이 화려한 행렬도를 그린 병풍, 회권, 판화 등의 형태로 전해지는 다양한 사회문화적 교류가 이루어짐.
 - 이러한 조선통신사에 대한 화려한 접대가 일본 재정을 압박하는 하나의 원인이 되기도 함.
1711년 아라이 하쿠세키는 통신사 접대에 대한 규정이 바뀌기도 하였으나 1719년 다시 복원됨
1,400여 척의 배와 1만여 명의 인원이 동원되었고, 초기(17세기)에는 쇼군이 조선 통신사를 맞이하기 위해 사용한 비용이 100만 냥이나 되었는데 이 당시 막부의 1년 수입은 76만~77만 냥에 불과하였음.
- 이는 중앙정부인 막부의 권위의 과시와 동시에 지방호족 영주인 번의 재정을 압박, 다이묘(大名)의 힘을 약화시킬 목적
- 일본 극우 및 국수주의 역사학계에서는 "조선에서 일본으로 사절을 파견한 반면, 일본에서 조선으로 파견하지는 않았으니 조선이 일본에게 조공을 했다"고 주장하며, 이를 교과서나 서적에서 그대로 차용한 탓에 조선이 굴욕적인 조공외교를 했다는 설이 일본 국내에서는 팽배해 있지만, 실제 일본국왕사의 파견이 더 많았었고 주로 부산에 국한됨.

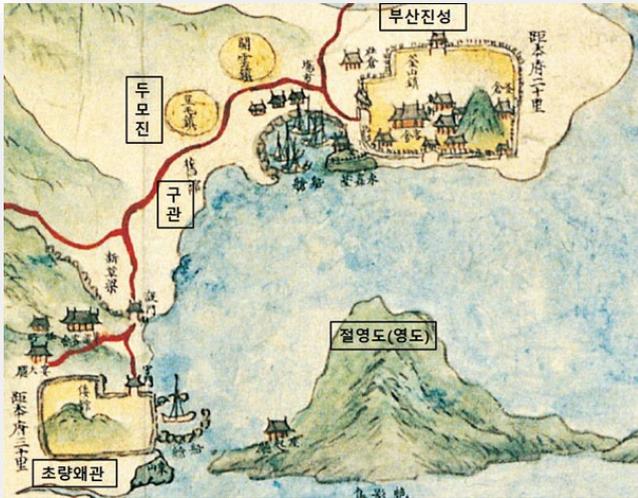


조선통신사의 이해

- 양국 국민의 同床異夢
 - 한국인의 관점 : 자랑스러운 조선 문화의 일본 전파 or 조선의 유일무이한 대외활동
 - 대륙 선진문화, 한국 전통문화를 전파, 근대 일본의 국학 운동과 개항에 영향을 주었다는 생각
 - 일본의 식민지 지배와 수탈적 근대화로 상처 입은 조선의 자존심 만회를 위한 역사적 자긍심의 수단으로 '일본에 한수 가르친 조선통신사'라는 관점을 지향한 이해 방식 내재
 - 일본인의 관점 : 일본 측의 수준 높은 서구 문화에 대한 이해를 가능하게 한 교류
 - 중국문화에 일반적으로 종속된 조선 문화가 기존의 굴레를 벗어나는데 기여
 - 과잉 해석에 따라 조선통신사의 문화적 업적이 과장되었다는 견해와 실은 일본의 정치적, 전략적 고려의 산물일 뿐, 이미 조선을 능가하여 근대를 준비하고 있었다는 주장
- 조선통신사는 단순한 정치나, 문화의 교환이 아닌 삶의 축적물의 교환
 - 대륙문화와 해양문화간의 문화 충돌, 이분법적 사고가 아닌 '서로 다른 것을 인정하는 다양성 공존의 논리'와 비록 다른 의식과 세계관으로 충돌하더라도 '중첩적으로 공존할 수 있다는 다원적 방법의 존재 및 중첩적인 합의 가능성의 이해'가 필요
 - 조선통신사를 보는 시각도 '선진 조선 문화의 전수' 혹은 일본 측의 전략적 이용이나 '反중국문명의 등대'와 같은 국가주의적 표현은 아전인수식의 과잉해석이자 이분법적 사고
 - 조선통신사는 말 그대로 신뢰를 나누고 통하는 '공존의 해양 루트'
 - 오랜 전란에서 양국의 양심과 교훈이 모여 공존하고 교류하여 평화로운 동북아 국제관계 조성이 목적



대일 무역의 중심지, 부산 왜관



한일 교역의 시발점

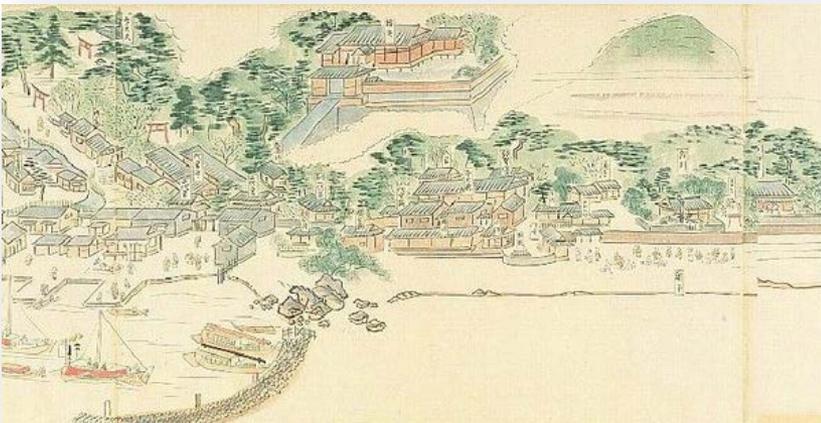
- 1678년 초량왜관 신축
- 일본인과 사신들의 숙소, 한일간 외교교섭과 무역을 위한 지정 장소
- 동래상인이 부산을 동북아 최대 중계무역지로 성장시킨 배경
- 양대 전란 이후 일본인들과의 활발한 교역을 통한 관계 개선 지원

‘소통’의 공간

- 통신사 = 국가간 공식 외교를 통한 소통
- 왜관 = 다양한 차원의 일상적 소통

‘일본 맛보기’ 공간

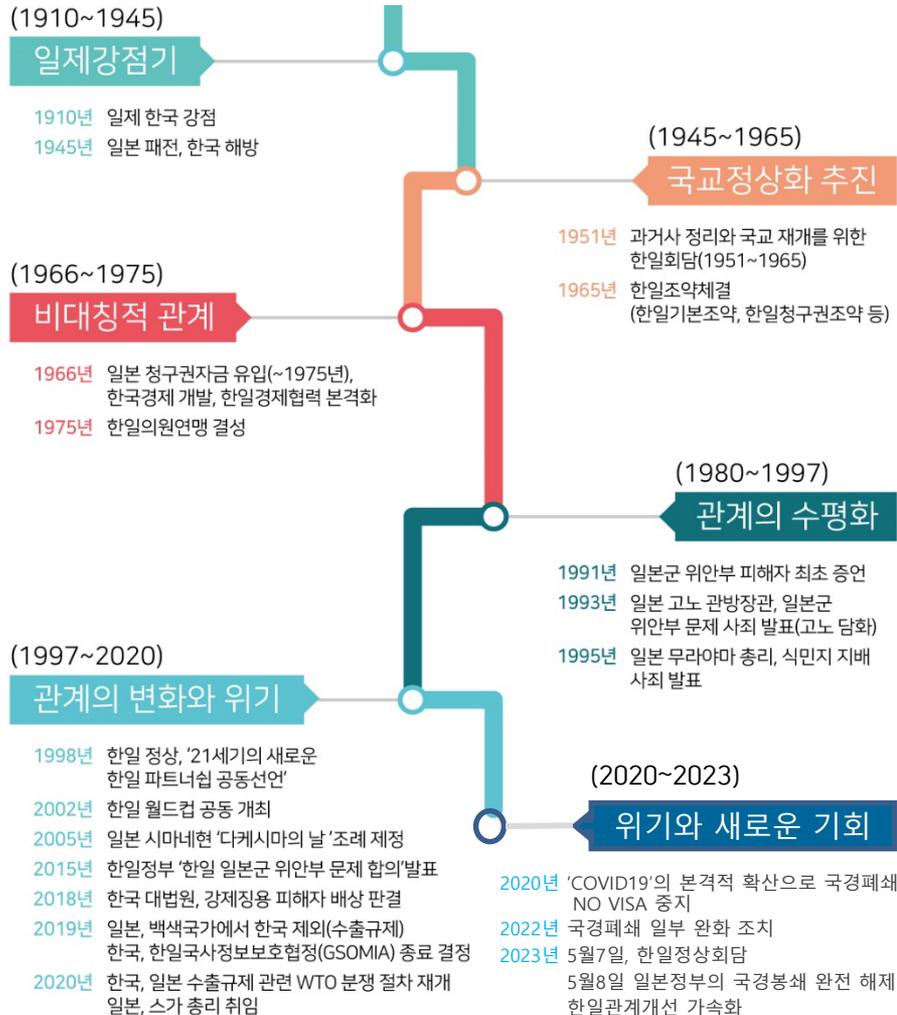
- 통신사가 일본으로 떠나기 전 적응 훈련소
- 일본인들의 생활상을 간접 경험하는 호기심 어린 곳



I. 한일 관계의 과거와 현재



최근 100년 간의 한일관계



정치·외교와 경제의 커플링



굴곡의 한일관계사

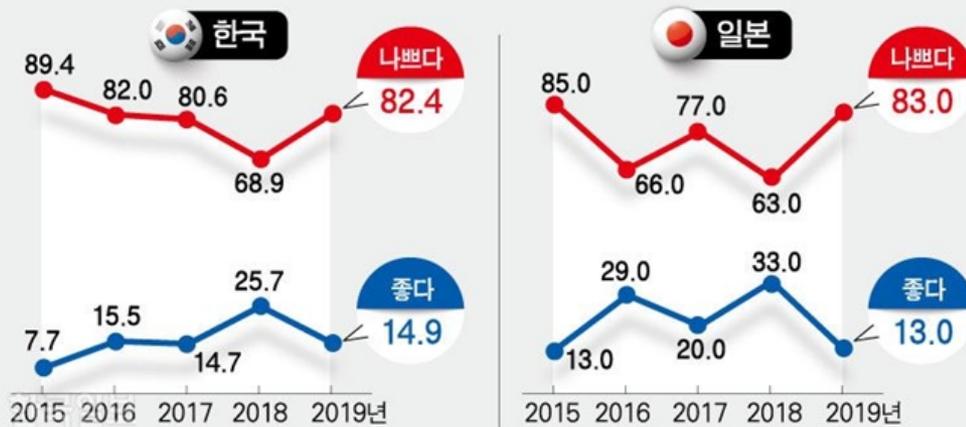
- 100년 동안, 양국간 위상 변화
- 가장 가깝고도 먼 지정학적 입지
- 세계 양대 세력의 대리전이 펼쳐지는 전략적 요충지
 - 6.25 전쟁, 냉전, 싸드(THAAD) 배치 등
- 상대국의 어려움이 자국의 이익이 되는 대칭적 관계
 - 한국 6.25 전쟁 기간 중 일본의 경제 재건
 - 중국과 일본의 영토 분쟁 시, 한중간 무역 활성화
 - 중국의 싸드 금한령 기간 중, 일본의 대중 관광·무역 활성화

I. 한일 관계의 과거와 현재



한일관계 인식

한·일 양국의 지난 5년간 한일관계에 대한 인식 추이(단위:%)



- 여행 등을 통한 양국 간 교류 활성화로 2018년 까지 지속적 호전
- 2019년에 시작된 한국의 강제징용 피해자 배상판결
 - 일본의 화이트리스트 제외
 - 한국의 군사정보보호협정 파기와 WTO 제소과정에서 한일관계 인식은 2015년 수준으로 하락

향후 한·일관계 전망 (단위:%)



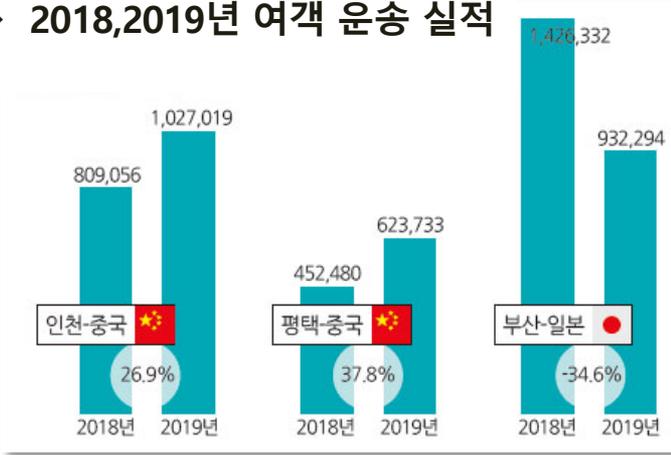
- 현재 “좋다”고 인식한 비율 13~15%에 비해, 미래에는 “좋아질 것”이라는 비율이 14~25%로 긍정적 전망
- 다만, 한국인에 비해 일본인의 긍정 전망 비율이 상대적으로 낮음

I. 한일 관계의 과거와 현재



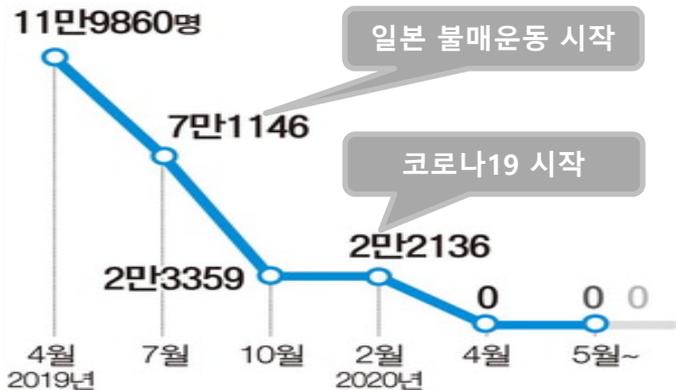
한중일 간 인적 교류 (COVID 19 이전)

❖ 2018,2019년 여객 운송 실적



- 중국항로는 싸드에 따른 금한령에도 불구하고 2018년 대비 2019년도 여객운송 실적 상승
- 한일항로는 2019년 양국간 불매운동으로 실적 대폭 하락
- 2018년 대비 약 35% 감소

❖ 부산항 국제여객 수송실적



- 일본항로의 핵심항만인 부산항의 경우, 2019년 7월 시작한 일본 불매운동으로 1차 타격
- 2020년 2월 코로나19 발생, 3월 한일 양국 간 국경 폐쇄조치로 여객선 운항 전면 중단

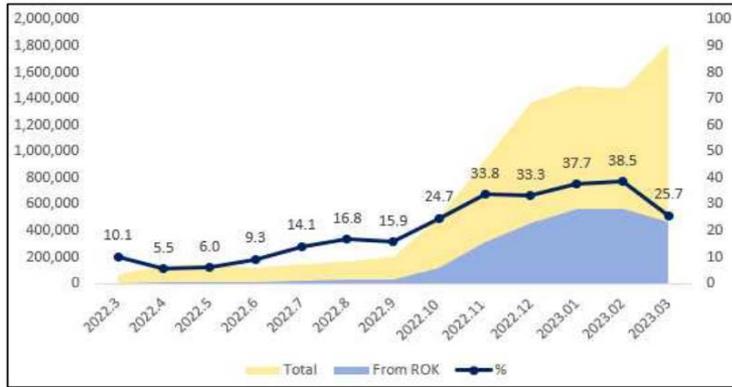
I. 한일 관계의 과거와 현재



한일 간 인적 교류 (COVID 19 이후)

❖ 방일 외국인 중 한국인 (22.03~23.03)

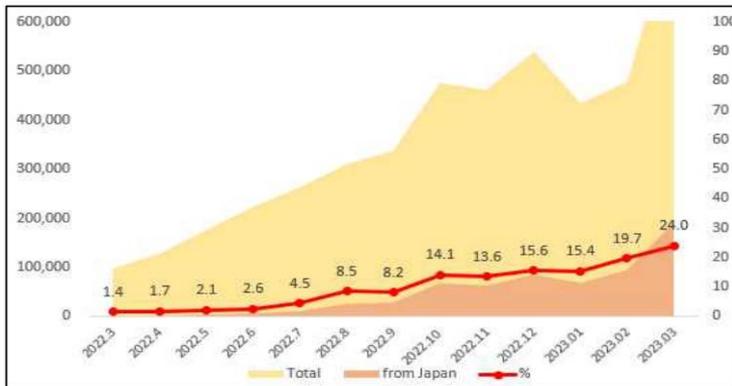
자료 : JNTO



- 한중관계는 여전히 경색국면 (인적교류 미미)
- 22년 3월을 기점으로 한일관계 개선이 지속되면서 NO VISA 복원, 23년 5월 8일부로 VJW심사 완전폐지 등, 한국인의 일본방문이 점진적 우상향 추세
- 방일 외국인 중, 한국인이 평균 약 30% 점유

❖ 방한 외국인 중 일본인 (22.03~23.03)

자료 : 한국관광공사

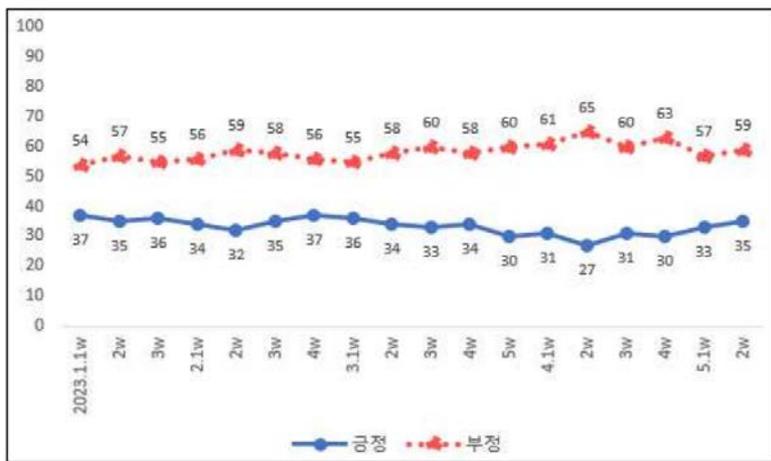


- 양국 정상 간의 상호존중, 관계개선 등 일본 내 언론, 민간의 한국에 대한 인식개선
- 일본제품 불매운동 분위기 약화, 일본맥주 수입 증가, 한류의 세계화 등, 22년 3월 대비 23년 3월 한국방문 일본인은 17배 폭증
- 방한 외국인 중, 일본인이 약 24% 점유



최근의 양국 정상 지지도

❖ 한국여론 : 윤석열 대통령 직무 평가



자료 : 한국갤럽

❖ 일본여론 : 기시다 내각 지지율



자료 : NHK

한일 관계의 미래





❖ 탈동조화 : 한나라 경제가 특정국가 혹은 세계 전체의 경기흐름과 독립적으로 움직이는 현상

DECOUPLING

역사, 외교, 정치



경제, 문화

양국의 새로운 미래를 위해서는 과거와의 발전적 분리 필요

역사, 외교, 정치를 초월한 '경제 문화적 교류' 활성화 필요
약한 고리를 끊어내고 새롭게 연결할 수 있는 결단 필요



交流。物流

교류는 사람의 문화나 사상 따위가 서로 통하는 것.
물류는 물적 유통을 의미하며, 재료나 제품 따위의 사회적인 흐름.



역사적으로, 양국의 상호교류가 활발했을 때 모두가 안정되고 부강

남북이 분단된 한국과 일본은 모두 섬나라!
지속 가능한 생존을 위한 연결의 기술이 중요

근원이 다른 물줄기가 서로 섞이어 흐름, 또는 그런 줄기로
양국 간 교류와 물류가 쉬지 않고 흐르게 하는 것이 중요



한일 양국 코리아타운 & 재팬타운 활성화

- 서로를 이웃으로 인식
 - 정치,외교적 적대감 조성 행위 거부



한일 교류 공동연구 프로젝트 지원

- 민간 연구기금 조성을 통한 장기적 지원 시스템 구축
- 일본의 연구 노하우와 한국의 과제 해결 능력 접목
- 양국 우호 증진과 인류 번영에 기여

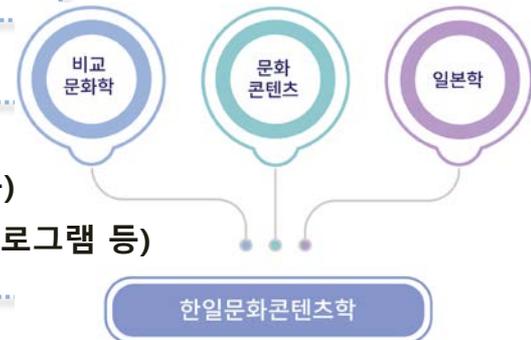
학생(청소년) 교류 활성화

- 양국 간 장학생 교환 및 자매도시 학생 교류 프로그램 운영
- 미래의 지도자이자 소비자가 될 젊은 세대의 인식 개선 활동



문화컨텐츠 공동 제작

- 정치색을 탈피한 콘텐츠 (게임, 음악, 만화, 영화, 드라마, 스포츠 교류전 등)
- 세계시장을 겨냥한 보편적 주제에 양국의 기술력을 결합한 콘텐츠 (3D, 홀로그램 등)





한일 양국의 인적·물적 교류 활성화

- 출입국 절차의 간소화
- 상호주의 원칙에 따른 물류의 자유통항 허용
 - 현재 시범운영 중인 부산~시모노세키 간 화물수송차량 더블넘버 허용 범위를 한·일 카페리 항로로 전면 확대
 - 한국 화물차량에 대한 일본 보세구역 외 주행 허용
- 개인 소량 특송화물에 대한 목록 통관 허용
 - 비대면 시대 개인 물류의 중요성 증가, 물량 확대에 대응한 통관 간소화
- 궁극적으로는 한일 자유무역협정 (FTA) 체결

한일 합작기업 설립

- 경제인협회 주도로 설립
 - 양국에 사무실 설치, 양국 직원 교차 채용
 - 함께 살면서 경험 → 귀국 후 본국에 전파 (정치인의 적대적 발언 희석)
 - 양국간 상대적 우위기술 및 인력 활용 → 경쟁력 상승



'평화'와 '성장' 그리고 '존중'과 '상생'이라는 공동의 목표 달성



고대~근대의 교류 (Off-line)

○ 고대 한반도인의 일본 도래 / 조선통신사 → 선진 문물의 전파와 양국의 문화교류

- 고대 : 토기, 금속기술, 관개, 우마, 불교, 한자 등 다양한 선진 문물 전파
- 중세 ~ 근대 : 도자기, 직조기술, 두부, 유학 등 일본 전파 / 고구마, 고추, 서양식 문물 등 한국 전파

현대의 교류 (On · Off-line)

○ 문화, 예술, 관광, 물류 등 모든 부분에 있어서의 자유로운 교류 → 상호간의 제한 없는 인적·물적 교류

- 1960~1990년 'J-POP'의 열풍
 - 마츠다세이코, 유타카오자키, 안전지대, X-JAPAN, JARD, CHAGE & ASUKA, 아무로나미에 등
- 2000~2023년 K-POP 한류의 글로벌화
 - 보아, 동방신기, 빅뱅, 트와이스, BTS, NCT, 니쥬 등 오리콘차트 상위권 포진
- 다시 찾아 온 한일 간의 훈풍
 - '더 퍼스트 슬램덩크' 460만 관객, '스즈메의 문단속' 600만 돌파 돌아온 포켓몬 빵 1,000만봉, 아사히 수퍼 드라이 및 야마자키, 히비키 등 주류 품귀현상
 - 2023년 일본방문 한국인 매월 60만명
 - K-FOOD 한류 재유행
 - No Japan에 거의 영향 받지 않는 MZ세대 (일본문화를 꺼리지 않고 일본 특유의 감성을 선호)



“이맛에 ‘이마세’ 들어요” 1020홀린 J-POP

○ J-POP : 서양의 팝 음악적요소를 가미한 일본 대중음악

- 일본 음악방송 유통이 금지됐던 1990년대 (청계천이나 용산상가에서 음성적으로 계속 인기몰이)
- 어느 순간 잠잠했던 J-POP이 1020사이에서 다시 인기
 - 국내 음원차트까지 진출한 J-POP (5월 넷째 주 유튜브 뮤직 상위 10위 중 2곡이 J-POP)
- 길을 열어 준 건 ‘숏폼’(15초~1분 이내의 짧은 동영상 / 3대 플랫폼 : 틱톡, 인스타그램 릴스, 유튜브 쇼츠)



- 1020세대 숏폼 유행 주도 (K-POP 신인 피프티피프티도 빌보드에서 승승장구)
- 때 아닌 V팝 인기-땡땡송 챌린지 유행
- J-POP가수 ‘이마세’의 나이트댄서는 J-POP 최초로 멜론 TOP100진입 최고 17위 / 틱톡 13억뷰 (숏폼뮤직)
- J-ANI도 흥행에 한 몫 (슬램덩크, 스즈메의 문단속 등 OST주목)
- 신작 애니 ‘최애의 아이’ OTT타고 세계적 인기 (5월 넷째 주 수록곡 ‘아이돌’ 빌보드 글로벌 TOP10 입성)
 - 최근 OTT 서비스를 통해, 웬만한 애니메이션을 실시간으로 감상할 수 있게 되어 J-POP과 일본문화 붐 재조성
- J-POP 재조명
 - 2010~2020년 과거 노래까지 인기 (아이몽, 요네즈 켄시, 후지이 카제 / 일본어 몰라도 듣는다..가사 해석 영상 인기)



“이맛에 ‘이마세’ 들어요” 1020홀린 J-POP

○ J-POP의 매력

- 한국에서 흔히 들을 수 없는 음악, 자유로운 느낌이어서 좋다.
- 늘 듣던 스타일이 아닌 게 색 달라서 좋다.
- K-POP과 다른 분위기로 듣기 편한 멜로디
 - 일상의 감정과 경험을 바탕으로 해서 공감이 되는 여러 감정을 기반으로 노래
 - K-POP은 굉장히 화려한 무대, 메시지도 직설적, 직관적으로 자존감을 높인다거나, 독특한 세계관을 바탕으로 노래
- K-POP이 유행할 때 가졌던 어떤 공백의 감정이나 여러가지 정서들을 J-POP이 채워주고 있음

서로의 차이가 확연히 있지만, 1020세대를 중심으로 서로의 독특함과 차이를 이해하려는 것 보다는 상호인정하는 정서가 대두



韓流 · Cool Japan



II. 한일관계의 미래 _ 미래지향적 한일관계

오늘날의 한류 (韓流)

- 조선통신사를 잇는 한류
 - 문화의 교류와 교환을 통하여 상호 공존의 문화를 위한 문화 복합을 실현하는 중요한 통로
 - 일방적인 한국 문화의 일본 전수라는 차원에서 이해한다면 국제성을 상실 (反한류, 嫌한류를 촉발)
 - 단순한 자존심이나 문화적 우월감의 재생산이 아닌 문화 복합과 공존을 고민하는 한류가 되어야 함

우리의 자세

- 반대를 위한 반대 배제, 대안 있는 비판, 진정성 있는 상황 설명과 책임
- 과거사 문제 변수 아닌 상수 (독도, 후쿠시마 오염수, 사도광산 유네스코 지정, 야스쿠니신사 참배 등)
- 올바른 방향에 대한 사고와 한걸음씩 물러나야 진일보 할 수 있는 특이한 관계 공동인식
 - 공감할 수 있는 구체적 성과에 대한 진지한 고민, 탄력을 내야하는 종착지는 국익
 - 反日, 親日도 넘어서는 用日의 시대 지향
 - 빨리 끓고 빨리 식는 악순환 관계 지양 (국민여론 과거사 정리 먼저 55%, 미래지향적 관계희망 42%)
 - 현재와 과거를 경쟁시키면 미래를 반드시 놓치게 된다. (꾸준한 소통과 투 트랙 지속)

'No Japan' 에서 'Yes Japan' 으로!!!

- 한일 만이 아닌 한중일 연계 교류사업의 확대



동북아 물류의 Mode Shifting



- ❖ **시간단축** : D2D 도착시간 기준 항공화물에 준하는 수송시간, 컨테이너선 대비 2일 이상 단축 효과
- ❖ **비용절감** : 항공운송 대비 저렴한 수송 비용
- ❖ **중량효율** : 대형 중량물 및 대량의 컨테이너 화물 일괄운송 가능
- ❖ **정시성** : 코로나 창궐 기간 중 항로 유지 및 자사의 일관 통관시스템 활용한 정시 도착

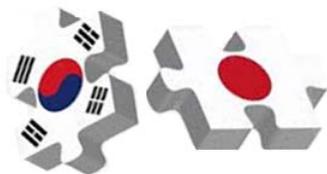


조선통신사와 동래상인의 꿈



끊어진 길을 다시 잇고, 새로운 시대를 열기 위한 노력

양국 간 인적 교류 활성화가 핵심 **‘KEY WORD’**
부산은 양국 교류의 시발점





조선통신사 행로의 재현

- 제주 올레길의 사례
 - 스페인 산티아고 순례길을 함께 걷던 한국인에게 “우리가 이 길에서 누린 위안과 행복을 다른 사람들에게 나눠줘야 한다. 당신의 나라에 당신의 길을 만들어라”고 얘기해 준 영국인의 말이 단초가 되어 만들어짐 (제주 올레 이사장 서명숙)
 - 2012년 일본에 수출되어 ‘큐슈올레’라는 이름으로 19개 길 운영
 - 2017년 현재 걷기 여행길이라는 이름으로 542개의 길에 1,615개의 코스가 개발 (부산 19개의 길에 51개 코스)
- 아는 만큼 보인다 (나의 문화유산 답사기 제1권)
 - 4~500만명의 한국인이 방문하는 일본과 관련된 우리 역사를 이해하고 관광한다면 좀 더 가치 있고 풍부한 경험
 - 한류문화 보급의 원류였을 우리 선조들이 200여 년간 왕래한 길을 따라 걸어 보기

SIT (Special interest tourism) 프로그램의 촉진

- 21세기 한류 통신사들에게 더 가치 있는 ‘특별분야관심관광’ 경험 제공
- 조선통신사 행로 일순(一巡) 순회 Program
- 조선통신사 행로 구간별 순차 순회 Program
 - 사례 : 시코쿠(四國) 88개 사찰순례인 오헨로 (1,200km)를 일순 순회 방식과 몇년간에 걸쳐 순차 순회 방식으로 나눠서 진행되며, 일본인에게는 신앙적 필수 순례 코스로 인식





한일친선교류의 가교 역할

- **민간과 지자체 간의 교류 활성화**
 - 정치인과 언론인의 교류 → 문화, 예술 등 각계 전문가 교류 → 박사급 양국 전문가와 유학생 교류
 - 세부적으로는 양국 근대사 방문단 사업 검토
 - 스포츠 분야, 한일 종목별 정기전 추진
- **한일 청소년 교류 활성화**
 - 한일 청소년 선상교류 프로그램
 - 항공 기내 (대화 및 인적교류 불가능) → 선상 (교류회, 간담회, 친교회 등 다양한 활동 가능)
 - 초중고생 수학여행 등 교류
 - 고비용, 무의미한 관광 위주의 해외수학여행의 대전환 (저비용 / 고효율)
 - 크루즈에서 자고, 기항지 견학 일정을 소화하는 건전한 청소년 여행 상품화 (현지의 밤 체험은 불필요)
- **선박에 대한 부정적 인식의 변화 필요**
 - 세월호, 타이타닉, 멀미, 저급 여행이라는 인식 타파
 - 선박여행의 고급화 선도를 하는 크루즈 여행이라는 인식 확산 필요 (2025년 팬스타 신조선 취항)
- **다양한 선박 상품의 구성 홍보**
 - 효도의 배, 친교의 배, 청소년의 배 등 다양한 테마의 선박 상품 가능
 - 대마도 최익현선생 추모제, 아리랑마차리 등 소멸 중인 행사의 저변화
 - 일본 속 한민족사 탐방단 (신한금융, GS칼텍스), 한일교류재단, 한일친선협회, 부산한일문화교류협회 등 수 백개 민간 채널 활용

II. 한일관계의 미래 _ 부산과 팬스타의 역할



국적 여객선의 역할

2018년 9월

간사이공항의 폐쇄가 장기화될 것이라는 우려에 따라 아직 오사카 등 간사이 지방에 체류중인 우리나라 여행객들의 많은 불편이 예상되는 가운데 부산-오사카 간을 정기 운항하는 팬스타드림호(2만1,688톤)가 유일한 희망이 되고 있다.

2019년 5월

팬스타라인닷컴, 국가재난관리 우수기관 표창
태풍에 일본서 발육인 한국인 관광객 귀국 도와

2020년 3월

코로나로 막힌 한·일 뱃길...팬스타라인닷컴이 지킨다

입력 2020.03.10 17:47 | 수정 2020.03.11 00:29 | 지면 A30



**『부산을 기점으로 한,
한일 양국 간 교류의 마지막 보루』**

“승객 한명이라도 수송할 것”

“승객 한명이라도 수송할 것”
태풍 '제비' 때도 비상 운항

부산과 일본 오사카 노선을 운항하고 있는 팬스타라인닷컴(대표 김종태)은 일본에 체류 중인 한국 국민이 불편 없이 안전하게 귀국할 수 있도록 수요가 있는 기간까지 여객 수송을 지속하기로 했다고 10일 발표했다. 이날 부산에서 일본으로 향하는 승객은 한 명도 없었지만 일본에서 부산으로 오는 승객을 위해 배를 운항하고 있다.



부산과 일본 오사카를 오가는 팬스타드림호. 팬스타라인닷컴 제공

대부분의 한·일 뱃길이 끊긴 가운데 팬스타라인닷컴이 운영하는 국적선 팬스타드림호(2만1688t)만이 한·일 뱃길을 지키고 있다. 이날 오전 10시20분 부산항 국제여객터미널에 도착했다. 지난 9일 오후 3시 오사카에서 한국인 18명을 태우고 출발해 평소처럼 운항을 마쳤다. 이날 오후 3시 또다시 오사카로 향하는 배에는 545명의 정원에도 불구하고 승객이 한 명도 없어 빈 채로 출항했다.

김종태 팬스타라인닷컴 대표는 “일본에 있는 한국인들의 귀국 편의를 제공하면서 한·일 간 인적 교류의 희망을 살려 나가기로 했다”며 “한·일 간에 어떤 어려움이 있더라도 양국을 오가는 바닷길은 중단 없이 이어질 수 있도록 노력하겠다”고 말했다.



II. 한일관계의 미래 _ 부산과 팬스타의 역할

선상 여행에 대한 오해와 두려움 타파

- 선박은 안전하고 낭만적인 여행
 - 섬나라 일본인에게는 선박이란 아주 일상적인 교통수단이지만, 한국인에게는 멀미, 난파 등 부정적 이미지
 - 타이타닉호, 세월호 등의 해상인명사고가 있어 왔지만, 선박은 그 어떠한 교통수단 보다 안전
 - 항공기 사고율에 비하면 여객선의 해난 사고는 의외로 미미한 수준
 - 현대의 조선기술은 매우 첨단적인 장비와 해사기구 및 관계기관의 엄격한 통제하에 운항 중

선상 여행은 매력적인 여행

- 바다라는 낭만과 추억의 제공
- 항공여행에서는 불가능한 다양한 활동
 - 선내에서 이루어지는 완벽한 '교류의 장' 연출 가능
 - 수박 곁핥기 식 항공여행이 아닌, 옛 선조들의 발자취를 더듬어가는 Story가 있는 해상 경로의 여정
 - 선내에 완비된 조명,음향,방송 장비를 활용한 선상 세미나와 교류
- 신조선의 지속적인 첨단 고급화
 - 악천후에도 안정적인 운항 장비의 발전
 - 단체실 위주의 노후 선박 → Five Star 수준의 2인실 위주의 객실과 부대시설의 선박으로 변모



'크루즈선', '크루즈페리선'의 고급첨단화 요구





□ PanStar 신조선 (Upgrade Cruise Ferry)

➤ Design concept : 한국적인 이미지를 가미한 크루즈 디자인

- 조선왕실의 國章인 李花紋(자두꽃)과 일본인의 정신적 國花인 벚꽃(사쿠라)문양의 조화로운 인테리어 배치 (한국적 패턴과 일본적 포인트)
- 경희루에서 영감 받은 물기둥과 기와를 오브제로 디자인
- 선박 입구에서부터 시작되는 “Starry night” 이미지, 지나간 추억과 다가올 내일을 형상화
- 선내 모든 공간이 PosART로 구성된 미술 갤러리 크루즈

➤ 크루즈를 지향하는 고품격 객실 : 발코니가 있는 크루즈 컨셉

- 한국적 디자인의 단아함과 정갈함
- 고객의 편의 지향의 세심한 인테리어와 Software , 최고급 침구류
- 기본 2인실을 기본으로 다인실을 배제한 화려한, ‘정통 Cruise Ship’

➤ 다양한 부대시설 : 다양한 편의시설과 고품격 공간

- 다양한 크루즈 식사가 가능한 레스토랑 (메인 레스토랑, VIP 레스토랑, 스시바)
- Therapy Area : 사우나, 네일 샵, 마사지 룸, GX 룸
- 각종 모임, 미팅 등 그룹 활동이 가능한 VIP 라운지, 세미나 룸
- 편의시설 : 메인 로비, DFS, CVS, 키즈 존
- 외부시설 : Swimming Pool, 선상 포장마차, Top Deck , Snack Cart Area

‘ 환상의 섬’
‘ 바다 위의
Gallery’
!!!



□ 크루즈 Concept

단순한 크루즈 체험이 아닌
 팬스타 크루즈(부산항 북항)을 활용한 페스티벌 기획
**국내·외 정상급 아티스트 교류를 통한 관광객들(승객)에게
 팬스타만의 크루즈 ALL-LIFE 문화 제공**

팬스타 크루즈 프로모션

- 디지털미디어 맵핑퍼포먼스
- VIP런칭파티 고객DB를 활용

크루즈 페스티벌 기획

- 아티스트
- 공연
- 파티
- F&B
- VIP

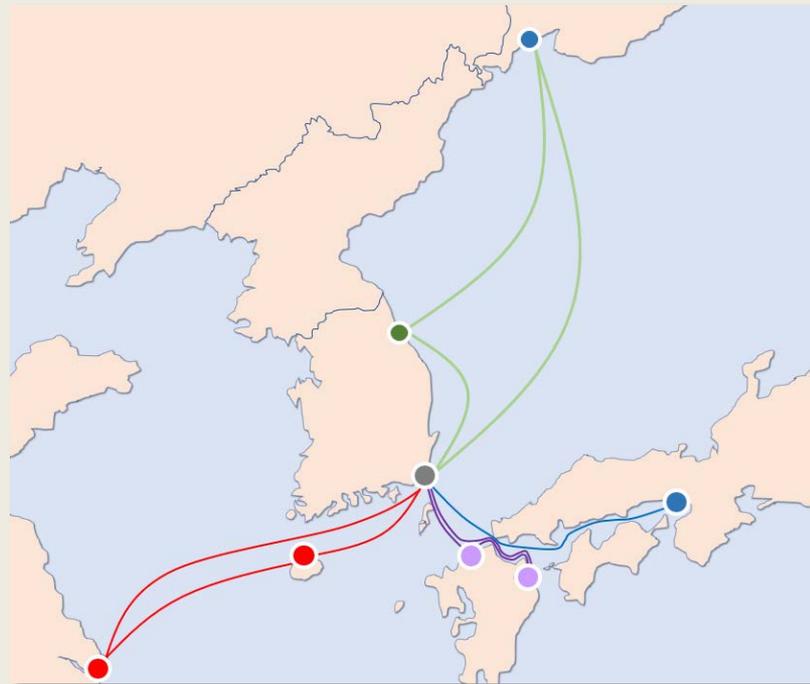
국내 및 해외 유명 아티스트 섭외

- 일본
- 중국
- 베트남
- 태국
- 그 외 미국, 유럽





□ 운항 예시



ITINERARIES	THU	FRI	SAT	SUN	
PUS-SHA-CJU-PUS	ETA		SHA 1500	CJU 1400	PUS 0800
	ETD	PUS 1500	SHA 2000	CJU 2000	
<ul style="list-style-type: none"> • PUS 부산 • SHA 상하이 • CJU 제주 			항해 거리	962nm	
			항해 시간	48.1h	
			정박 시간	23.9h	
PUS-SHO-VVO-PUS	ETA		SHO 0800	VVO 0600	PUS 1200
	ETD	PUS 2100	SHO 1100	VVO 1000	
<ul style="list-style-type: none"> • SHO 속초 • VVO 블라디보스톡 			항해 거리	1,068nm	
			항해 시간	53.4h	
			정박 시간	18.6h	
PUS-OIT-FUK-PUS	ETA		OIT 0800	FUK 0800	PUS 0800
	ETD	PUS 2100	OIT 2000	FUK 2000	
<ul style="list-style-type: none"> • OIT 오이타 (벚푸) • FUK 후쿠오카 			항해 거리	446nm	
			항해 시간	22.3h	
			정박 시간	49.7h	



□ 기본 제원 및 주요 특성

기본 제원 및 운항 구간							
전장	171 M		여객	객실 (수용인원)	Owner' Room	1	(2)
전폭	25.4 M				Royal Premium Suite	1	(2)
흘수	5.8 M				Royal Suite	5	(15)
Dead Weight	설계	4,400 Ton			Balcony Suite	30	(60)
	최대	5,500 Ton			Ocean View	30	(120)
속도	일반	22.5 Knots			Inside	30	(120)
	최대	23 Knots			Family	4	(32)
선급	BV				Disabled	1	(4)
Flag	Panama				계	102	(355)
운항 등록	Short International Voyage (단국제항해)				운항 구간	부산 ~ 오사카 부산 ~ 상해 부산 ~ 블라디보스톡	

The fastest and most luxurious

대마도 対馬 TSUSHIMA

오사카 大阪 OSAKA

BUSAN ONE NIGHT CRUISE

팬스타 쓰시마링크 · PanStar Tsushima Link

PanStar Cruise



(주) 팬스타라인닷컴 (株) バンスターラインドットコム **SANSTAR** (주) 산스타라인 (株) サンスタライン

감사합니다 Thank You



조선통신사의 재현과 K-Ocean Culture 활성화 방안

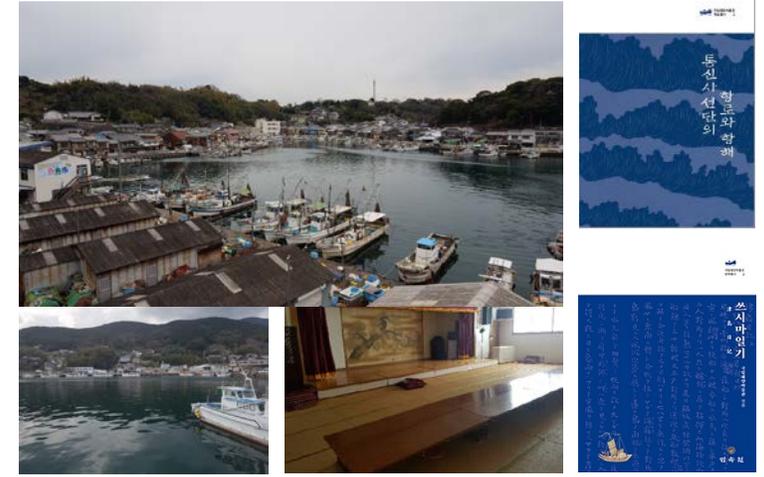
국립해양박물관 유물관리팀 권현경 학예사

한일 희망과 평화의 뱃길 -
조선통신사의 재현과 K-Ocean Culture의 활성화 방안

목 차

1. 추진 경과 & 배경
2. 필요성 & 차별성
3. 통신사 체험선 재현 방안
4. K-Ocean Culture 활용
5. 예산 및 조직, 인력

01 주요 경과



2016. 3월

한일 공동 등재위원회 유네스코 위원회 등재 신청
 우리관 소장자료 4건 4점 포함
 <조선통신사 봉별시고>
 <조선통신사 수창시>
 <조선통신사 화조도>
 <조선통신사 시고>

2016. 4 ~ 5월 - 전시

유네스코 세계기록유산 등재 추진 기념
 <조선통신사, 세계인의 품으로> 전시 개최

2017. 10월

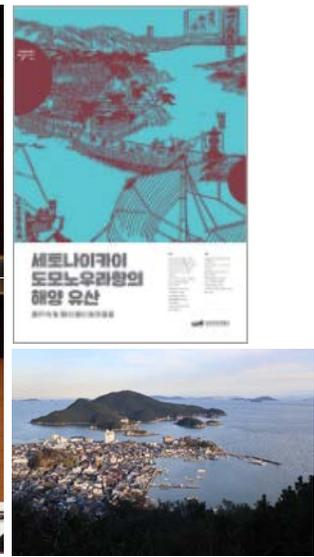
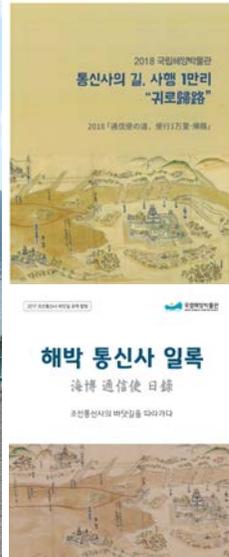
유네스코 세계기록유산 등재



2017. 3 ~ 12월 - 국외조사 1차 & 학술, 번역총서 발간

통신사 뱃길 복원 및 바닷길 탐방 사업 추진을 위한 국외조사 실시(2회)
 <통신사 선단의 항로와 항해> 학술총서,
 <쓰시마 일기> 번역총서 발간

01 주요 경과



2017. 8.17 ~ 8.21(1차) - 교육
11.29 ~ 12.2(2차)

- 조선통신사바닷길 유적 탐방 사업
- 1차) 유네스코 세계기록유산 등재 기원 '청소년 통신사, 교류의 바다로' 탐방
 - 2차) 유네스코 세계기록유산 등재 기념 '통신사의 길 사행 1만리' 탐방

2018. 8.21 ~ 8.27(3차)

3차) 조선통신사 유네스코 세계기록유산 등재 연계 사업
'통신사의 길 사행 1만리 - 귀로' 탐방



<해박 통신사 일록> 탐방 후기집 발간

2018.10 ~ 12월 - 국외 조사 2차 & 심포지엄 & 총서 발간

조선통신사 한일교류 심포지엄 개최('18.10월)
일본 도모노우라 해양문화 및 민속 국외조사 실시
<세토나이카이 도모노우라항의 해양유산> 학술총서 발간('18.12월)



01 추진 배경

더 누리는 바다, 더 행복한 국민
해양문화 대국민 접근성을 강화하겠습니다!
제1차 해양교육 및 해양문화 활성화 기본계획 수립(2021~2025)

고품격 해양교육문화의 대국민 접근성을 강화합니다!

- 17개 지역: 해양교육 센터 설치
- 500명: 5대 해양문화체험 참가 (동대저택, 국토 끝 섬, 극지 탐험, 해양문화탐방, 역사 탐방)
- 年 30건: 해양교육문화예술 창작 활동 지원

이렇게 추진합니다!

<p>해양교육문화 콘텐츠 강화</p> <ul style="list-style-type: none"> 학교 및 사회 해양교육 확대 해양문화자원 발굴·조사 및 활용 증대 해양교육문화 디지털화 지원 	<p>해양교육문화산업 생태계 조성</p> <ul style="list-style-type: none"> 해양교육문화 전문기업 육성 해양문화예술·창작 수요 증대 지역형 해양문화산업 지원 확대 	<p>해양교육문화 제도·기반 정비</p> <ul style="list-style-type: none"> 해양교육문화법 시행에 따른 이행체계 마련 해양문화시설 확충 및 개선 국내·외 협력 네트워크 구축 강화
---	---	--

권역별 해양문화자원 조사

디지털 이미지로 전환하여 콘텐츠로 활용

범국민 대상 5대 해양문화체험 프로젝트 추진

상징성과 매력도가 큰 5가지 대표 아이템과 연계하여 범국민 체험 프로그램 보급 확대

01 동대 체험 '동대에서 1일' 동대 스테이 전국 동대 투어	02 국토 끝 섬 '끝 섬 가는 길' 동해·독도 서해 격렬비열도	03 극지 탐험 '청년극지탐험대' 남극 코스 1회 북극 코스 1회	04 해양문화 탐방 '바다 손잡고' 다문화 가족 소외계층	05 역사 탐방 '조선통신사의 길' 대학생 및 학교 교사
---	--	---	--	--

조선통신사의 길
해양문화체험 추진방안 연구

2021.2월

해양교육 및 해양문화의 활성화에 관한 법률 제정

2021.7월

제1차 해양교육 및 해양문화 활성화 기본계획 (2021~2025년)

고품격 해양교육문화 대국민 접근성 강화

1. 해양교육문화 콘텐츠 강화
2. 해양교육문화 산업 생태계 조성
3. 해양교육문화 제도, 기반 정비

2021.10월

국립해양박물관 '조선통신사 재현 사업 타당성 조사 및 기본계획 수립' 연구용역 추진

<조선통신사의 길 해양문화체험 추진방안 연구>



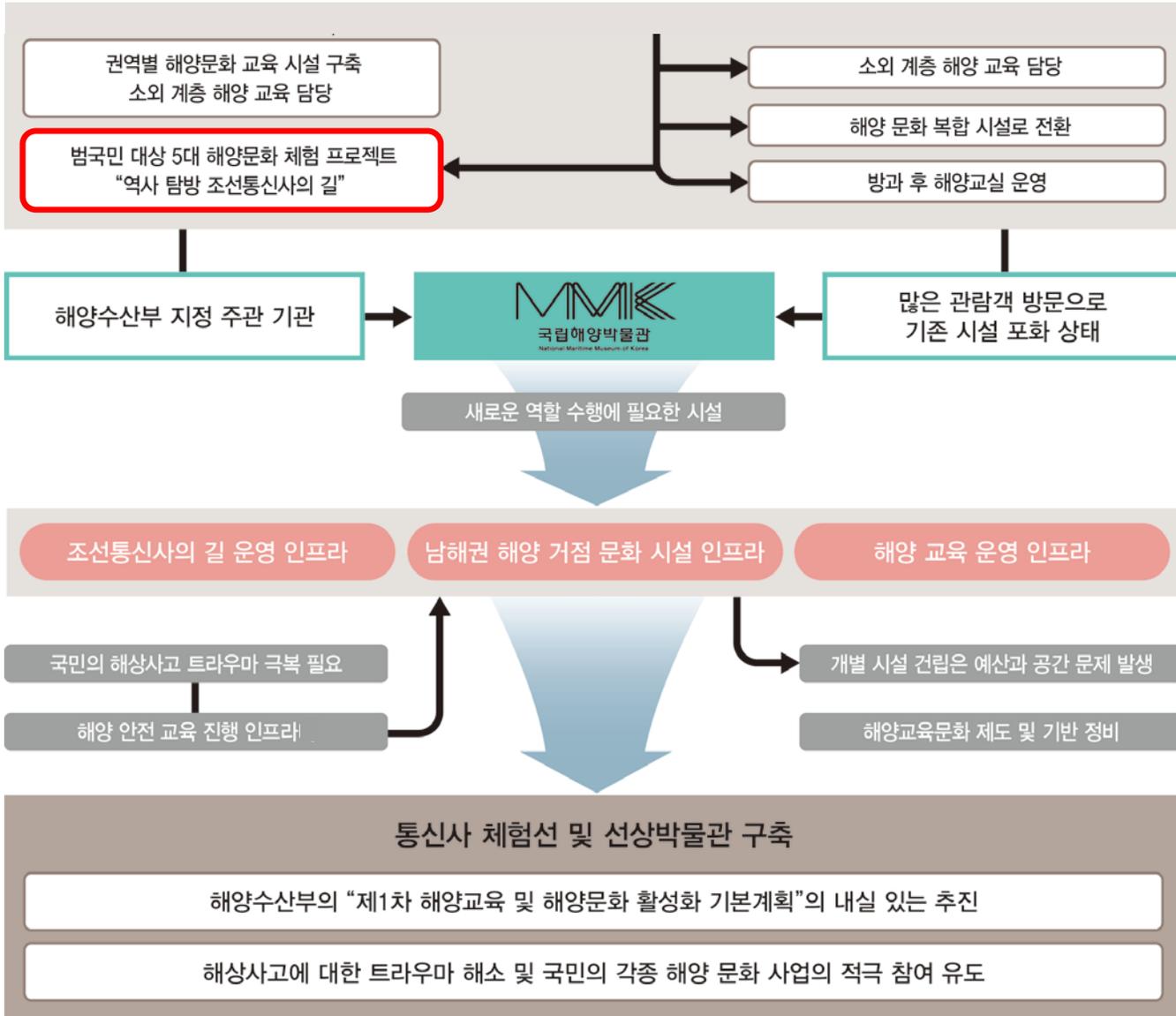
01 추진 배경

☑ 제1차 해양교육 및 해양문화 활성화 기본계획 下

1. 역사 탐방 조선통신사의길 주관 기관
2. 방과 후 해양 교실 담당
3. 소외 계층 해양 교육 지원 담당
4. 남해권 해양거점 문화 시설 담당
5. 해양문화 복합 시설로 전환



02 통신사 체험선 필요성과 차별성



✓ 국립해양박물관 '19년 연간 관람객 123만 명(코로나-19 이전)

건립 사업 예비 타당성 조사에서 예측한 수요 '20년 기준 연간 77만 명
예측 수요보다 45만 명 이상 초과

✓ 국립해양박물관의 전시와 수장 면적 小

기관명	개관	연 관람인원	건축연면적	전시면적	수장면적	교육면적
국립중앙박물관	1945	3,354천 명	138,156m ²	21,076m ²	17,134m ²	3,556m ²
국립민속박물관	1946	2,286천 명	20,195m ²	5,880m ²	3,733m ²	987m ²
국립경주박물관	1945	1,251천 명	28,183m ²	6,247m ²	8,380m ²	482m ²
국립해양박물관	2012	1,230천 명	25,870m ²	4,211m ²	3,661m ²	598m ²
국립고궁박물관	2006	1,118천 명	18,346m ²	11,335m ²	6,946m ²	421m ²
대한민국역사박물관	2012	1,058천 명	11,117m ²	3,539m ²	433m ²	496m ²

(출처 : 2019년 기준, 2020전국문화기반시설총람)

02 통신사 체험선 필요성과 차별성



주요쟁점!
국립해양문화재연구소에서 복원한
조선통신사 정사기선 활용?

국립해양문화재연구소

조선통신사 정사기선

부산 ↔ 일본
주기적 탐방 프로그램
운영 목적



대규모 인원 이동,
소요시간 고려

조선통신사
콘텐츠 확보 및 개발



통신사의 출발지이자 도착지인 부산
통신사와 연계된 콘텐츠, 유적 多

조선통신사의 길
100% 재현 가능



통신사 출발지 영가대,
통신사 여정 준비 머무는 곳 동래,
통신사 연락통과 긴급물자 전달 왜관

국립해양문화재연구소 2023년 선상박물관 문화기행

선상박물관 문화기행 운영

기간: 2023. 5-10월 / 11회

구분	5월	6월	7월	8월	9월	10월
신청인수	5.16~5.23. 19명(금)	5.29~6.23. 3일(토)	7.1~7.21. 8일(토)	8.14~8.26. 8일(토)	9.1~9.22. 09일(토)	10.1~10.27. 14일(토)
운 열	24일(수)	24일(토)	22일(토)	26일(토)	23일(토)	28일(토)

※ 참가 인원만 가능 여건에 따라 변경할 수 있음

운항경로

국립해양문화재연구소 ↔ 갯바위 ↔ 삼학도 ↔ 목포항구 ↔ 달리도 수중발굴현장
↔ 시아비대(옛 뱃길) ↔ 목포 구등대 ↔ 목포신항민(세월호) ↔ 이순신 유적지(고려도)

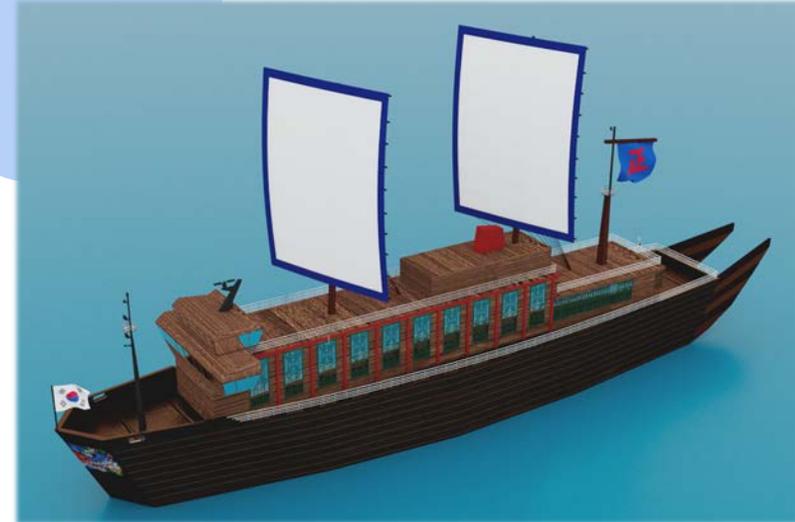
프로그램 세부일정

구분	시간	상세	비고
출발식	14:00-14:10	취재단 출항 계리부나	5.19., 10.28. / 2회 운영
	14:10-14:15	송선 및 해상안전교육	구명동의 사명만 등 해상안전교육
	14:07-14:25	간담 및 뱃고사	5.19. / 1회 운영(광안6)
	14:25-14:30	송환 및 친시해설	평리터
선상박물관 문화기행	14:30-14:35	갯바위(천안기념물)	
	14:35-14:40	목포 외항 및 영산강 하구천 특별	천안 및 목포 문화해설사 2명
	14:40-15:00	목포 삼학도 및 목포항구	
	15:00-15:05	고려도	
	15:05-15:35	고려시대 달리도리 수중발굴 현장	유리터
	15:35-15:45	옛 뱃길(시아비대)	
	15:45-16:00	목포 구등(국가등록문화재)	천안 및 목포 문화해설사 2명
특별공연	16:00-16:15	목포신항민(세월호)	
	16:20-16:50	사물놀이, 전통 안희놀이, 제철, 국악 및 풍기타 공연 등	취재단 운영/예술단체
감상식	16:50-17:00	취산 계리부나	예술단체
	17:00-17:05	선상조사 및 기념 촬영	

02 통신사 체험선 필요성과 차별성



통신사선은 당대의 최고 기술력을 바탕으로 제작된 최첨단 선박!
통신사의 선린외교, 성신교린 시대 정신 복원!
⇒ 통신사 체험선은 가장 효과적인 교육 도구
바닷길 재현을 통해 문화 교류의 장 마련



국립해양박물관은 개관 이후 많은 관람객이 방문하면서 개관 당시 시설은 이미 포화상태로 해양교육 문화 활성화 계획에 따라 국립해양박물관이 부여받은 새로운 역할을 수행하고, 방문객의 교육 효과를 높이기 위해 선박이라는 새로운 시설이 필요한 상황

통신사 체험선의 기본 역할은 한-일간 <조선통신사의 길> 재현 탐방 프로그램 운영(연2회), 그러나 체험선의 활용성을 높이고자 국립해양박물관의 연장선으로 선상박물관 기능을 추가 국외 뿐만 아니라 남해권 등 국내 여러 지역의 해양교육문화 시설(찾아가는 조선통신사 체험선)로 활용 가능 최신의 기술을 갖춰 안전하고, 체험과 전시실을 동시에 갖춰 효율적인 통신사 체험선&선상박물관 건조 <조선통신사의 길> 프로젝트 수행, 해양교육, 문화를 내실 있게 진행하여 대국민 해양 문화 체험과 향유 기회 확대 도모





03 통신사 체험선 & 선상박물관 재현 방안

설계 방향 및 요소

운항 항로의 환경을 분석하여 운항의 빈도와 항로 거리 등을 고려하여 설계 요소를 도출

일본까지의 안전한 운항이 가능한 체험선으로 크기 및 사양을 정하기 위해 전문 자문위원들과 여러 번의 협의를 거침

목선의 한계 : 국제 항해가 가능한 각종 법규 적용이 힘들고 장거리 항해시 위험요소 발생 가능성, 유지보수 비용 등으로 재질 변경이 필요

기술적 변용 : 현대적 변용을 고려하여 통신사의 정신 계승을 위해 최대한 외관을 전통적인 통신사선의 핵심 디자인 요소를 고찰하여 반영

체험선&선상박물관 활용 : 국외 항해는 연 1~2회 정도 초기 계획, 국내 연안을 활용을 고려하여 국립해양박물관의 보조적 역할로 선상박물관으로 기능추가



운항항로1- 부산권



운항항로2- 남해권



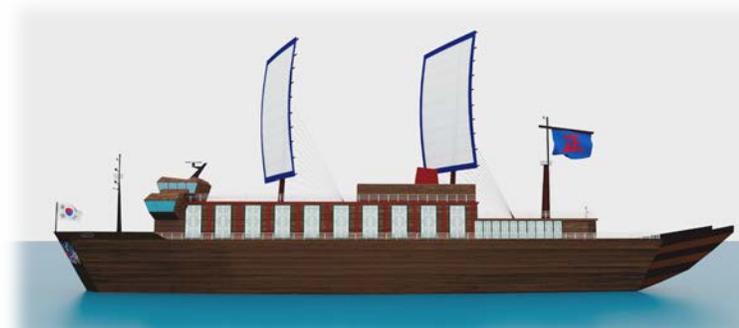
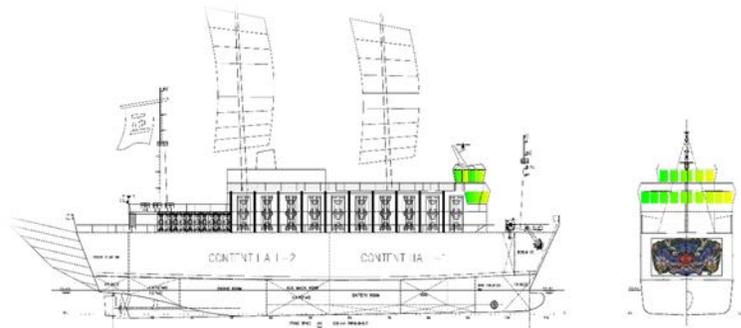
운항항로3- 부산~일본

03 통신사 체험선 & 선상박물관 재현 방안



설계 방향 및 요소

운항 항로의 환경을 분석하여 운항의 빈도와 항로 거리 등을 고려하여 설계 요소를 도출
 일본까지의 안전한 운항이 가능한 체험선으로 크기 및 사양을 정하기 위해 전문 자문위원들과 여러 번의 협의를 거침
 목선의 한계: 국제 항해가 가능한 각종 법규 적용이 힘들고 장거리 항해시 위험요소 발생 가능성, 유지보수 비용 등으로 재질 변경이 필요
 기술적 변용: 현대적 변용을 고려하여 통신사의 정신 계승을 위해 최대한 외관을 전통적인 통신사선의 핵심 디자인 요소를 고찰하여 반영
 체험선&선상박물관 활용: 국외 항해는 연 1~2회 정도 초기 계획, 국내 연안을 활용을 고려하여 국립해양박물관의 보조적 역할로 선상박물관으로 기능추가



- 총 5개 층으로 구성
 - 최상부 테라스: 오픈공간, 운항 간접 체험공간 선교 상부배치
 - 지상 2층: 선원복지공간, 소형교육실, 선교
 - 지상 1층: 여객실(선실), 소형 교육실, 화장실 등
 - 지하 2층: 계단 및 법적 필요 공간을 제외한 넓은 강당으로 구성
 - 지하 2층: 엔진, 배터리실(하이브리드), 기계실 등 운항 관련 장비 배치 공간

■ 통신사 체험선 & 선상박물관 제원

전체 길이	수선 간장	폭	깊이	계획 흘수	총 톤수
약 84.0m (선미 꼬리 부분 포함)	63.50m	14.00m	9.50m (2nd Deck 5.0m)	3.30m	1,000톤

■ 도착지별 속력 및 소요시간

도착지	속력	소요시간	연계 프로그램
일본지역 (부산 → 시모노세키)	15 knots	8시간	국외 탐방
부산 근교	10 knots 이하	-	지역 탐방
국내 연안 (부산 → 여수)	10 ~ 15 knots	6시간	찾아가는 선상박물관



04 K-Ocean Culture 활용

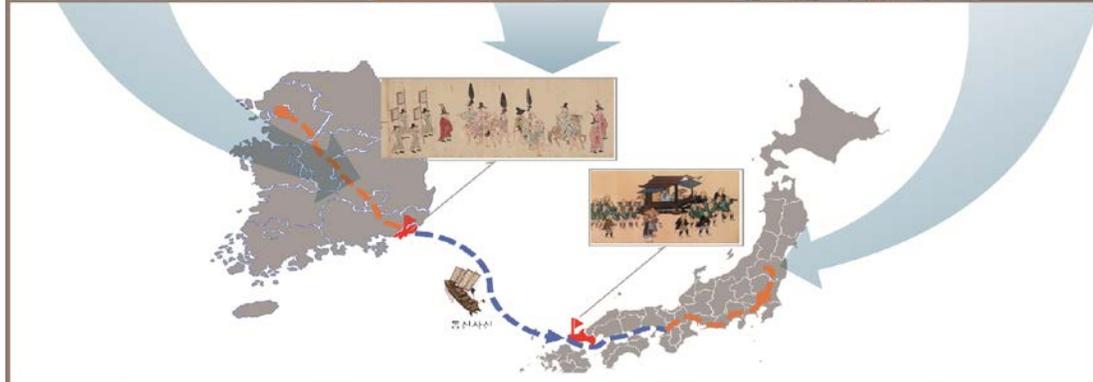
제1차 해양교육 및 해양문화 활성화 기본 계획

범국민 대상 5대 해양문화체험 프로젝트 중 역사탐방 분야

다양한 '조선통신사의 길' 재현 프로그램 : 핵심 키워드 '길'

① 국외 탐방 프로그램		② 지역 탐방 프로그램		③ 상시 및 확장 프로그램	
목표	<ul style="list-style-type: none"> 조선통신사의 길 체험 해양교류, 체험 	목표	<ul style="list-style-type: none"> 해양교류, 체험 지역의 역사성 이해 	목표	<ul style="list-style-type: none"> 해양문화와 역사 교육 해양 안전과 환경 등 교육
대상	<ul style="list-style-type: none"> 대학생과 교사 중심 	대상	<ul style="list-style-type: none"> 전국민 대상 	대상	<ul style="list-style-type: none"> 전국민 대상
운영	<ul style="list-style-type: none"> 연 1회 ~ 연 2회 	운영	<ul style="list-style-type: none"> 주 1회 ~ 2회 	운영	<ul style="list-style-type: none"> 상시
<ul style="list-style-type: none"> 만남의 길 : 서울~부산 고난의 바닷길 : 부산~대마도 교류와 행운의 길 : 일본 일원 화해의 길 : 일본 일원 		<ul style="list-style-type: none"> 이별의 바닷길 : 부산 근해 협력의 바닷길 : 부산~통영 위안의 바닷길 : 부산 근해 		<ul style="list-style-type: none"> 통신사가 남긴 역사의 길 : 역사의 의미 통신사가 만난 해양자원 : 고래 등 통신사의 안전 교육 : 좌초 및 표류 등 	
④ 조선통신사 체험선 연계 프로그램		찾아가는 선상박물관 : 남해안 여러 항구를 방문하여 체험 및 교육 진행			
		각종 행사 및 기관 연계 프로그램 운영 : 조선통신사 축제, 2030부산엑스포 등			

04 K-Ocean Culture 활용



	① 통신사 및 역사	② 해양문화와 교류	③ 해양안전 및 사고
교육체험 프로그램	<ul style="list-style-type: none"> 통신사 역사(인물) 이해 통신사 주요사건 이해 통신사 역할 (정사/부사/종사관 등) 체험 통신사선 모형 만들기 체험 	<ul style="list-style-type: none"> 해양민속의 이해와 체험 국내외 조선통신사 길 체험 <ul style="list-style-type: none"> - 국내 : 부산항만, 남해권(~여수) - 국외 : 대마도, 오사카 등 	<ul style="list-style-type: none"> 통신사 최초 역사(사고) 이해 해양사고의 종류 이해 해양사고 대처 요령 교육 해양사고 예방 체험형 교육
	④ 해양영토	⑤ 해양과학과 산업	⑥ 해양환경과 생태
	<ul style="list-style-type: none"> 해양영토 알아보기 <ul style="list-style-type: none"> - 동해, 대한해협 등 우리나라 해양경계, 명칭 이해하기 영토의 끝 독도와 이어도 	<ul style="list-style-type: none"> 해양교통통신의 이해 선박 및 조선(한선, 목선 등) 이해 해양자원의 이해 <ul style="list-style-type: none"> - 독도 메탄하이드레이트 등 우리나라 해양종합과학기술 	<ul style="list-style-type: none"> 우리나라 해류와 지형 알아보기 우리나라 해양생물 이해하기 우리나라 해안선과 섬 알아보기 환경오염과 보전 알아보기
	<ul style="list-style-type: none"> 기존 통신사 대내외 프로그램 분석결과 해양역사, 문화, 교류 내용이 대부분 주를 이룸 해양관련 여러 분야와 접목하게 통신사에 대해 폭넓게 이해할 수 있도록 콘텐츠 확장 		

① OLED형 전시

② VR/AR 체험

③ 전시(디오라마, 복제품 등)

선상 박물관

- 통신사 체험선은 선상박물관으로 기존 박물관의 확장 형태 ▶ 박물관의 물리적 인프라 확대
- 관람객에게 상시 공개 ▶ 조선통신사의 이해와 친수 공간 + 해양문화 교육의 체험형 콘텐츠 확장

현장 체험형

상사기획특별 실감형

범국민 대상

정박 시 전시관 및 교육관의 역할으로 선상박물관 운영

국립해양박물관 인근에 접안하여 박물관의 확장개념으로 역사 위주의 통신사 교육에서 탈피하여 다양한 해양의 주제와 접목을 통해 통신사에 대해 폭넓게 이해할 수 있도록 콘텐츠 제시

창원시, 통영시, 사천시 등 해양문화 시설이 부족한 지역을 대상으로 직접 '찾아가는 선상박물관' 프로그램 수행 선박으로 활용, 통신사 및 해양문화 관련 교육 병행, 해양문화 교육의 사각지대 해소를 통해 교육 수혜 대상 확대

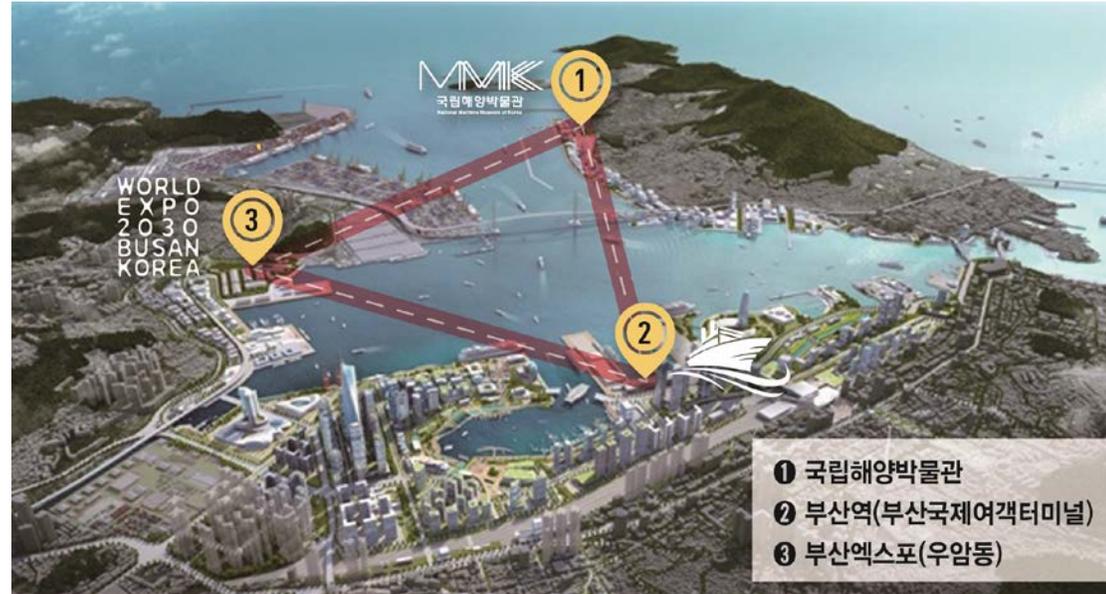


04 K-Ocean Culture 활용

지자체 협업 운영 및 활용 아이디어

통신사 체험선의 전통관광 콘텐츠와 부산 관광 콘텐츠 연계하여 프로그램 개발을 통해 홍보 극대화

박람회 참석자 및 관광객들을 위한 편리한 접근성 확보를 통한 지역 명소에 대한 홍보 효과



부산문화재단 조선통신사 축제

매년 부산에서 개최되는 통신사 축제 연계(5월)

- 통신사 뱃길탐방 운영 : 부산의 통신사 관련 유적 탐방과 함께 통신사의 역사적 의의에 대한 해설 진행



World EXPO 2030
BUSAN, KOREA

2030 부산세계박람회

2030부산세계박람회 개최 지점(북항)을 중심으로 통신사 체험선의 거점 운항 지역으로 설정

- 기간 : '30년 5월 1일~10월 31일

04 K-Ocean Culture 활용



지차체 협업 운영 및 활용 아이디어

통신사 체험선의 전통관광 콘텐츠와 부산 관광 콘텐츠 연계하여 프로그램 개발을 통해 홍보 극대화

박람회 참석자 및 관광객들을 위한 편리한 접근성 확보를 통한 지역 명소에 대한 홍보 효과



부산 시티버스 투어 연계

- 버스투어와 삼각운항을 연결하여 지역 명소의 접근성을 높이고 부산에 특화된 친해양적인 경험 제공
- 용호만터미널을 활용하여 부산의 동·서를 이어 해양 문화 교육의 극대화 및 신규 인프라의 최소화를 통해 높은 경쟁력 확보 가능



05 예산 및 조직,인력

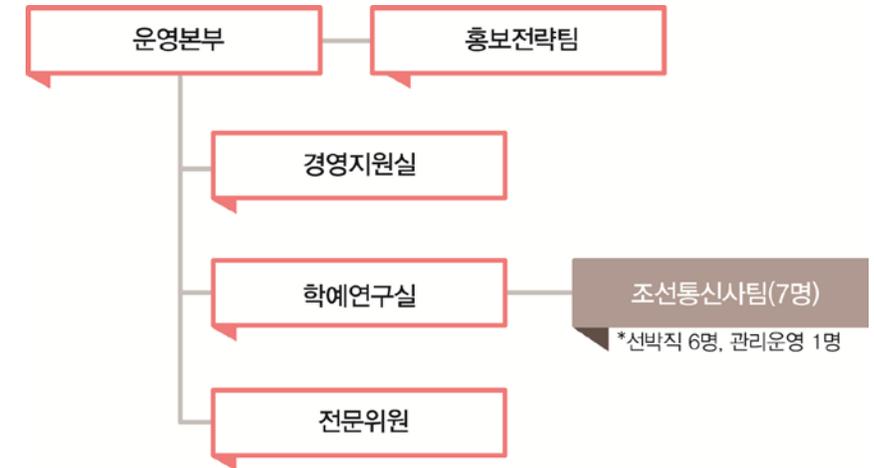
- 체험선 건조비(안) : 1,000GT / 70m / 10 ~ 15knots 신조 기준

구분	금액(백만원)	비고
총 사업비	22,980	
A. 설계비	1,800	
B. 노무비	7,320	선체 재원 : 84m x 14.0m x 10.5m
C. 설계비, 재료비	10,600	선체-의장·기관·전기 공사 '22년 쇠 재료비 30%인상 (70만원 → 150만원)
D. 선박 등록 / 감리비	1,060	지자체 선박 등록 / 책임 관리
E. 전시지원 시설비	2,200	LED, 가상 3D 등 각종 전시 시설 및 모형 등

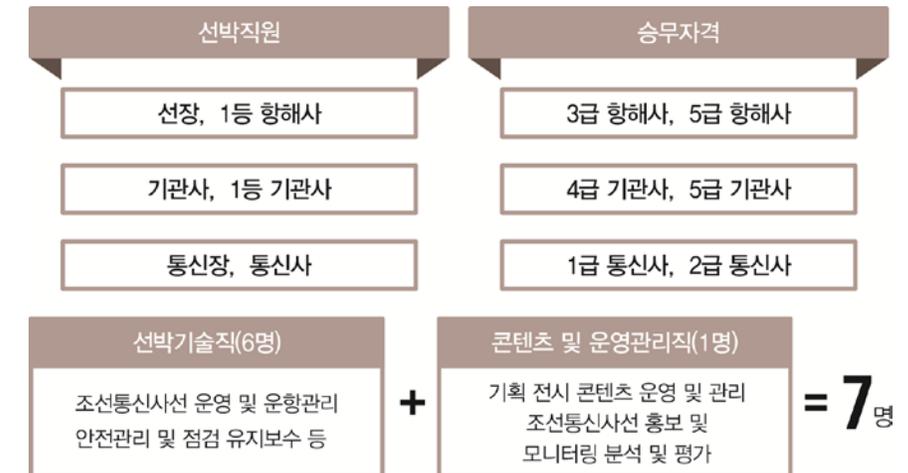
- 연차별 추정 투입 예산(안)

구분	N년	N+1년차	N+2년차	합계	
요구금액	2,810	13,150	7,020	22,980	
체험선 건조 및 전시시설 지원장비	설계비	1,800	-	-	1,800
	건조비	1,000	11,920	5,000	17,920
	감리비	-	-	1,000	1,000
	선박검사비	10	30	20	60
	전시지원장비		1,200	1,000	2,200

- 조직체계 구성



- 운영 인력 및 역할



K-Ocean Culture
Project

한일 희망과 평화의 뱃길