

조선통신사 선조들이 간 길을 따라서

남 송 우

부경대학교 명예교수 / 인본사회연구소 이사장

조선통신사 기록유산 한·일 공동등재 기념 5주년을 맞아 대마도에서 일본 측 주관으로 기념대회가 열렸다. 일본 전국에 산재한 조선통신사 연지연락협회 회원들이 함께 모이는 대회라 한국 측에서 부산문화재단 대표와 실무자 몇 사람과 함께 초청을 받았다. 지난 2022년 10월 29일이었다. 대마도와 부산 간 쾌속선이 운행되던 시절에는 오전 일찍 배로 대마도에 가면 되는 일정이었다. 그러나 코로나 여파로 부산과 대마도 간의 정기노선은 사라진 지가 오래되었다. 일박으로 끝낼 수 있는 일정이 2박 3일로 바뀐 셈이다. 눈앞에 훤히 보이는 대마도를 앞에 두고 비행기를 타고 후쿠오카로 가서는 일본 본토에서 배를 타고 대마도에 갈 수 밖에 없는 상황이 펼쳐진 것이다.

막 일본여행의 출입이 열리긴 했지만, 까다로운 출입국 절차 때문에 미리 핸드폰에 여러 가지 정보를 입력시켜야 했다. 나의 인터넷 정보입력 실력으로는 감당할 수 없어, 며칠 전부터 사무직원을 만나 이 일을 하느라 한나절을 보냈다. 나이 든 세대의 격세지감을 새롭게 경험하는 일이었다. 10월 28일 아침 9시 55분 발 후쿠오카행 비행기를 김해 공항에서 타야 하기에 아침 일찍 서둘러 집을 나섰다. 늦가을 아침 공기는 냉기가 약간은 느껴졌다. 제일 편할 것 같은 지하철 2호선을 경성대·부경대 역에서 탔다. 그리고 사상역에서 내려 김해 공항으로 가는 김해-부산 간 경전철을 탔다. 역시 승용차를 몰고 가는 것보다는 시간도 많이 절약되었고 편했다. 오전 8시까지 김해 국제공항에 도착하라고 언질을 받았지만, 도착하니 7시 40분밖에 되지 않았다. 오랜만에 온 국제선 공항이라 여유 있게 약속 장소를 오가며 제법 많은 여행객들로 복잡한 공항 내 이곳저곳을 거닐었다. 한참 지나니 일행인 강남주 총장이 입구로 들어섰다. 그리고 조금 지나 문화재단 이미연 대표와 조선통신사 담당 김현승 팀장과 김효정 담당자 두 사람이 나타났다. 함께 출국 절차를 마치고 간단히 아침 식사를 빵으로 대신했다. 막 여행길이 열리기 시작해서인지 탑승장 좌석에는 거의 앉을 자리가 없을 정도로 붐비었다.

후쿠오카행 비행기에 탑승한 후 수 분이 지나서야 비행기

는 김해 공항을 이륙하여 일본을 향했다. 40여 분의 짧은 비행시간 때문인지 전에는 탑승객들에게 제공하던 기내 음료도 한 잔 없었다. 비행기 창밖으로 내려다보이는 일본으로 건너가는 바다는 현해탄이 아니라 푸른 바다 빛이 그대로 반사되어 오는 청해탄이었다. 바람도 없는 날씨라 바다는 푸르고 잔잔하기만 했다. 이렇게 한 시간이면 넉넉하게 건널 수 있는 바다이지만, 조선시대에 우리 선조들이 조선 통신사로서 이 바다를 당시에 만든 배를 타고 건너는 일은 시간뿐만 아니라 바다의 상태에 따라 엄청난 고난의 길이었다. 바다를 비행기를 타고 건너면서 옛 조선통신사의 길을 다시 헤아려 보았다.

1404년(태종 4) 조선과 일본 사이에 교린관계가 성립되자, 조선국왕과 막부장군은 각기 양국의 최고 통치권자로서 외교적인 현안을 해결하기 위하여 사절을 각각 파견하였는데, 이때 조선국왕이 막부장군에게 파견하는 사절을 통신사, 막부장군이 조선국왕에게 파견하는 사절을 일본국왕사(日本國王使)라고 하였다. 통신은 두 나라가 서로 신의(信義)를 통하여 교류한다는 의미이다. 그러나 조선에서 일본에 파견한 사절의 명칭은 회례사(回禮使)·회례관(回禮官)·통신관(通信官)·경차관(敬差官) 등 다양하였다. 일본에 파견된 사절단에 통신사의 명칭이 처음 쓰인 것은 1413년(태종 13) 박분(朴賁)을 정사로 한 사절단이었지만, 중도에 정사가 병이 나서 중지되었다. 그 뒤 통신사의 파견이 실제로 이루어진 것

은 1429년(세종 11) 교토에 파견된 정사 박서생(朴瑞生)의 사절단으로, 최초의 통신사라고 할 수 있다. 파견 목적은 임진왜란 전에는 주로 왜구 금지요청이 주가 되었으나, 그 후에는 강화와 포로들의 쇄환(刷還), 일본 국정의 탐색이었고, 1636년(인조 14) 이후는 막부장군의 습직(襲職) 축하가 주임무였다. 그러나 그 역사적인 의의는 조·일 양국 간만이 아니라, 중국을 포함하는 동아시아 삼국의 평화공존을 위한 국제관계에 많은 영향을 끼쳤다는 데 있다. 그래서 조선통신사의 역사를 일반적으로 조선전기의 통신사와 임진왜란 이후 통신사로 나누어 정리하기도 한다.

파견 절차는 일본에서 새로운 막부장군의 승습이 결정되면, 대마도주는 막부의 명령을 받아 통신사청래차왜(通信使請來差倭)를 조선에 파견하였다. 이에 따라 조선 조정에서는 중앙관리 3인 이하로 정사·부사·서장관을 임명하고 300~500명으로 구성되는 사절단을 편성하였다. 사절단은 한양을 출발하여 부산까지는 육로로 간 뒤, 부산에서부터는 대마도주의 안내를 받아 해로를 이용하여 대마도를 거쳐 시모노세키를 통과하여 일본 각 번의 향응을 받으며 오사카의 요도우라에 상륙하였다. 그 뒤 육로로 교토로 갔다. 조선 전기에는 이곳에 장군이 있었기 때문에 교토가 종점이었지만, 조선 후기에는 장군이 도쿄에 있었기 때문에 목적지가 도쿄가 되었다. 일행이 통과하는 객사에서는 한시문과 학술의 필담창화라고 하는 문화상의 교류가 성대하였다. 특히 통신

사에 대한 화려한 접대는 일본의 재정을 압박하는 하나의 원인이 되었으며, 그 때문에 1711년 아라리 하구세키는 통신사 접대에 관한 규정을 바꾸기도 하였으나 1719년에는 다시 환원되었다.

통신사가 막부장군에게 조선국왕의 국서를 전달하는데 대개 6개월에서 1년이 소요되었다. 그들은 방문하는 곳마다 서화·시문 등 많은 작품을 남겼는데, 그것이 화려한 행렬도를 그린 병풍·회권·판화 등의 형태로 전해진다. 또 그들은 귀국 후 일본에서 겪은 일들을 여러 형태의 글로 남겼는데, 이것이 『해행총재(海行總載)』라는 견문록으로 엮여져서 당시 두 나라 간의 외교적인 역할 및 문화교류의 실상을 잘 보여주고 있다. 임진왜란 이후 1607년부터 1811년까지 12차례 조선통신사가 일본을 방문하였으며, 12번째는 대마도까지만 갔다 왔다. 이 기간인 200여 년 동안은 조·일 두 나라 간의 전쟁 없는 평화가 계속되었다. 이런 역사적 사실을 평가하여 한·일 양국 민간인들이 중심이 되어 조선통신사 기록물의 유네스코 세계기록유산 공동등재를 추진, 2017년 10월 세계기록유산 등재가 확정된 것이다.

한참 조선통신사 기록물의 유네스코 세계기록유산 공동등재를 위해 2014년 6월 16일 부산 코모도호텔에서 있었던 첫 모임을 떠올리고 있는데, “이제 곧 후쿠오카 국제공항에 착륙하겠습니다”라는 기내 방송이 들려왔다. 비행기는 곧 후

쿠오카 공항에 도착했다. 입국 수속에는 제법 시간이 걸렸다. 수속을 다 마치고 나오니 12시 가까이 되었다. 공항 안에 있는 식당에서 점심을 먹으려고 식당을 찾았으나, 국제공항 안의 많은 식당들이 폐업 상태였다. 그동안 코로나 때문에 국제공항이 제 역할을 못하니, 식당들이 하나 둘 문을 닫은 것이라고 했다. 겨우 한 곳을 찾아 점심으로 우동을 한 그릇씩 먹었다.

점심 식사 이후는 시간의 여유가 좀 있었다. 오후 3시 55분에 대마도로 가는 배가 예약되어 있었기 때문이다. 우리 일행은 국제선 공항을 떠나 국내선 공항으로 자리를 옮겼다. 분위기가 국제공항과 완전히 달랐다. 사람들이 비켜나가기 힘들 정도로 복잡했다. 겨우 차를 마실 공간을 확보해서 쉼을 가졌다. 환담을 좀 나눈 후 우리 일행은 하카타항으로 옮겨 그곳에서 대마도로 향하는 배를 기다리기로 했다. 택시를 타고 약 20분 정도 가서 하카타항에 도착했다. 하카타항은 규슈 남서 해안에 있는 항구로, 후쿠오카가 행정 관리와 항구 개발을 관리한다고 했다. 자연항구로 고대부터 중국과의 문화적·경제적 교류에 중요한 관문 역할을 했으며, 12세기에 몽골이 일본을 침략하는 데 교두보 역할을 한 곳이기도 했다. 1889년 하카타 항구도시와 후쿠오카 성채도시가 합치면서 오늘날의 후쿠오카시가 형성되었고, 후쿠오카시 중심지구는 지금까지 하카타라고 불린다. 후쿠오카에 역사유적지와 먹을거리가 풍부하고 시 외곽에도 휴양지와 유

적지, 관광지가 여럿 있어 관광객이 항구를 많이 이용한다고 한다. 1993년 이후 14년간 일본에서 가장 많은 승객이 이용한 항구로 선정되었고, 2006년에 외국 승객 750만 명이 이곳을 이용했는데, 그중 60%가 한국인이었다고 하니, 일본과 한국을 잇는 대표적인 항로인 셈이다. 후쿠오카에서 축제가 있을 때, 몇 번 부산에서 밤 배를 타고 이곳에 도착해서 행사에 참여한 적이 있었다.

우리 일행은 하카타항 승객대기실에서 자리를 잡고 앉아, 대마도 이즈하라항까지 갈 배가 출항할 시간만 기다렸다. 제법 많은 승객들이 대기실에서 배를 기다리고 있었다. 하카타항에서 출항하는 배는 1시간 정도 가면 닿는 이키섬을 거쳐 대마도까지 가는 배였다. 드디어 우리 일행은 오후 3시 55분발 대마도행 배를 탔다. 쾌속선은 항구를 벗어나자마자 속도를 내어 우선 이키섬을 향해 나아갔다. 1시간이 지나자 이키섬이 나타났다. 제법 많은 승객이 하선을 했다. 5분 정도 접안하여 승객들이 내리자 곧장 배는 다시 항로를 대마도로 향했다. 대마도 이즈하라항까지도 역시 1시간 가량이 소요되었다. 이즈하라항이 보이기 시작할 즈음에 이미 해는 서산에 걸리었고 어둠이 대마도 섬 전체에 스며들기 시작하였다. 배에서 내리니 대마도시 직원들과 연지연락협회 이사장인 마쓰바라 사장이 마중을 나와 있었다. 우리 일행은 우선 호텔에 여장을 풀고 곧바로 대마도에서 마련한 식당으로 가서 저녁을 먹었다. 저녁을 먹은 식당은 대마도

에 올 때마다 들리는 오래된 식당이었다. 식당에서 대마도시 부시장과 직원 그리고 마쓰바라 이사장과 우리 일행이 함께 식사를 했다. 배부르게 저녁을 먹고 나니 하루의 피곤이 몰려왔다. 새벽같이 일어나 오전 6시에 집에서 떠나 김해 공항으로 출발해서 후쿠오카를 거쳐 대마도까지 온 시간이 12시간이었다. 부산에서 배로 대마도에 바로 왔다면 2시간 정도면 이즈하라항까지 올 수 있는데, 배가 운행되지 않아 돌아 돌아 이렇게 12시간이 걸려서야 올 수 있었기에 피곤할 수밖에 없었다. 식사 후 우리 일행은 지체없이 숙소로 향했고, 대마도의 첫 밤은 그렇게 깊어갔다.

다음 날 우리 일행은 아침 식사 후 대마도에 새롭게 건립된 박물관과 조선통신사 역사관을 찾았다. 박물관의 규모와 소장 자료들이 대마도시로서는 감당하기 힘든 규모를 갖추고 있었다. 그래서 현에서 예산을 지원해 상당한 규모의 박물관이 세워져 있었다. 현대식 전시시설과 규모 있게 배치된 역사적 유물들의 전시는 인상적이었다. 박물관 곁에 자리 잡은 조선통신사 역사관은 작은 공간으로 꾸며져 있었는데, 주로 마쓰바라 이사장이 개인적으로 가지고 있었던 소장품들로 다양한 자료가 전시되고 있었다. 박물관의 규모나 소장품에 비하면 상대적으로 아직은 빈약한 유품들이 선을 보이고 있었다. 점심을 먹고 바로 1시부터는 대마도시 교류센터 이벤트 홀에서 조선통신사 연지대회가 열렸다. 조선통신사 기록물을 유네스코 세계기록유산으로 공동등재한 5주

년을 기념하는 기념식과 함께 다양한 프로그램들이 무대 위에서 펼쳐졌으며 오후 5시가 넘어서야 대회가 마무리되었다. 대마도 시민들이 스스로 만든 연극공연은 비전공자들의 땀이 엿보이는 인상적인 장면이었다.

곧이어 만찬 장소인 쓰시마 그랜드호텔로 자리를 옮겨 만찬회가 열렸다. 만찬사를 부탁받은 필자는 다음과 같은 요지의 메시지를 전했다.

그동안 코로나 때문에 만나지를 못하다가 3년 만에 함께 얼굴을 맞대고 서로 옛정을 나눌 수 있어 기쁩니다. 한·일 공동으로 조선통신사 기록유산을 유네스코에 공동등재한 5주년을 맞았습니다. 이제 우리는 새로운 단계의 21세기형 조선통신사의 길을 다시 열어나가야 합니다. 그것은 양국이 보유한 조선통신사 기록유산의 가치와 의미를 지구촌 전 인류에게 확산시키는 일입니다. 이를 위해서는 한·일 간의 새로운 단계의 소통과 협력이 필요합니다. 1차로 자료의 공동 교류전이 필요합니다. 그리고 자라나는 미래 세대들에게 이 가치와 의미를 제대로 전수하는 길을 찾아야 합니다. 이를 위해서는 일차적으로 한일 청소년 문화교류를 활성화해야 합니다. 우리 세대에서 조선통신사의 길이 끝나서는 안 됩니다. 이 일을 위해 오늘 여기에 모인 모든 분들이 지혜와 힘을 함께 모아 나가기를 기대합니다.

이어 몇 사람의 만찬사가 있었고, 뜨거운 분위기 속에서 만찬회는 9시가 넘어서야 끝났다. 둘째 날 밤까지의 공식적인 행사는 그렇게 마무리되었다. 숙소로 돌아오는 길에 차창 밖에서 비쳐드는 대마도의 밤은 조용한 시골 마을의 분위기만 느껴질 뿐이었다. 대마도에 집을 사서 살고 있다는 한국인 부부를 만찬장에서 만났는데, 대마도와 부산 간의 항로가 끊어진 이후로 대마도의 경기는 너무 많이 쇠락해서 살기가 힘들다고 전언했다. 그들은 빨리 부산-대마도 간 정기 항로가 다시 열리기를 고대하고 있었다. 그 사정을 듣고 나니 대마도시와 조선통신사 연지연락협회가 마련한 저녁 만찬의 환대가 가슴에 무겁게 다가왔다.

다음날 아침 식사 후 우리 일행은 공식적인 행사는 아니었지만, 이번 행사를 총지휘했던 마쓰바라 이사장 사무실에 들렀다. 앞으로의 일본의 조선통신사 연지연락협회와 부산 문화재단과의 활동을 서로 교환하기 위해서였다. 지금까지 이어져 온 조선통신사를 매개로 한 한·일 간의 민간교류를 어떻게 더 심화 확대시켜 나갈 것인지를 함께 고민하는 자리였다. 다양한 얘기들이 오갔다. 11시에 점심 식사가 예약되어 있어, 마쓰바라 이사장 사무실에서 멀지 않은 곳에서 점심을 먹었다. 점심을 먹고 바로 자리에서 일어나 이즈하라항으로 향했다. 1시에 하카타항으로 떠나는 배가 예약되어 있었기 때문이다. 우리 일행은 서둘러 이즈하라항으로 가서 승선했다. 곧 배는 항구를 떠났다. 그런데 선착장에서

대마도 직원 몇 사람과 마쓰바라 이사장이 배가 시선에서 벗어날 때까지 손을 흔들고 있었다. 대마도에 오면 언제나 보는 풍경 중의 하나이다. 하카타항으로 돌아오는 뱃길은 북상하는 태풍의 영향으로 배가 제법 흔들리기도 하고 기우뚱거리기도 했다. 이키섬을 지나자 바다의 파도도 조금은 약해졌다. 오후 3시 15분에 하카타항에 무사히 도착했다. 국내선 공항으로 와서 자유시간을 좀 가지다가, 일행은 식당에 들어가 약간의 시장기를 면했다. 그리고는 후쿠오카 국제공항 출국장에 도착해서 오후 7시 40분 발 에어부산 비행기를 탔다. 김해공항에 도착하니 오후 8시 30분이었다. 공항을 빠져나와 일행들께 작별 인사를 하고 경전철을 타니 9시가 훨씬 넘었다. 다시 사상역에서 지하철을 타고 집에 들어서니 10시가 넘었다. 그래도 대마도에서 돌아오는 길은 가는 길보다는 시간이 덜 걸린 것 같은 마음이 들었다. 대마도를 오고 가는 시간만 꼭 하루가 걸린 셈이다. 2박 3일의 짧은 여행길이었지만 긴 여행으로 생각되었다.

그러나 조선시대 조선통신사 일행들이 일본을 다녀온 일년에 가까운 시간과 어려운 뱃길을 생각하면, 이번의 대마도행은 아무것도 아니라는 생각이 들었다. 2박 3일의 뽐뽐한 일정 속의 피곤이 쉽게 잠을 불러오리라고 생각하고 누웠으나, 잠은 쉽게 오지 않았다. 한·일 간의 민간인들이 서로 만나면 소통과 협력의 가능성을 늘 확인하지만, 정치적으로는 아직도 풀리지 않는 한·일 간의 꼬여진 매듭이 풀릴

기미가 보이지 않고 있기 때문에 민간교류가 활성화되지 못하는 현실의 아이러니를 늘 경험하고 있기 때문이리라.

인문세상