

# 朝鮮後期 般若龍船圖 研究

김지연\*

- I. 머리말
- II. 般若船의 개념과 般若龍船圖像의 성립
- III. 고려후기~조선전기의 般若龍船圖像
- IV. 조선후기 般若龍船圖의 形式과 圖像
- V. 조선후기 般若龍船圖와 念佛信仰의 관계
- VI. 맺음말

## I. 머리말

반야용선도는 무수한 중생이 生死의 바다를 건너 극락으로 가는 모습을 그린 그림으로 大雄殿과 極樂殿 등을 비롯한 불전에 봉안되거나 사찰의 외벽에 장엄되곤 한다. 반야용선은 일반적으로 바다를 향해하는 배와 佛法을 수호하는 용이 결합된 龍船으로 이루어져 있으며, 배 위에는 극락왕생을 기원하는 중생과 이들을 극락으로 인도하는 여래 및 보살이 그려져 있다. 용 모양의 배를 그린 그림은 일찍이 중국과 일본에서 제작된 예가 알려져 있으나, 중생을 극락으로 실어 나르는 반야용선도는 우리나라에서 고려시대 후기에 나타나 조선시대에 크게 성행하였다.<sup>1</sup>

지금까지 반야용선도에 대해서는 조선전기에 새로 성립된 新圖像이자 아미타신앙과 관련되어 출현했다고 보는 견해가 일반적이었다.<sup>2</sup> 그러나 최근 알려진 일본 교토 묘만지(妙滿寺) 소장

\* 원광대학교 대학원 고고·미술사학과 박사과정

<sup>1</sup> 본 글에서는 바다를 향해하는 배와 불법을 수호하는 용이 결합된 도상을 般若龍船으로 명칭하고, 도상의 성격을 般若船에서 찾고자 한다. 반야용선도는 19세기의 불화와 문학 등에서 ‘般若龍船’으로 용어가 통일되고, 도상을 공유하고 있다. 따라서 본 논문에서는 반야용선도의 명칭과 성격이 확립되어 유행하는 시기를 19세기로 보고, 이 불화의 명칭을 般若龍船圖로 통일하고자 한다.

〈彌勒下生經變相圖〉(1294)에 반야용선도의 주요 모티프인 용선이 그려져 있음이 발견됨으로써, 반야용선 도상이 이미 13세기 말에도 알려져 있었음이 확인되었다.<sup>3</sup> 따라서 묘만지소장 〈미륵하생경변상도〉 속 반야용선도의 존재는 용선 도상이 아미타신앙과 결합되어 발생했을 것이라는 기존의 학설과는 달리 미륵신앙에서도 반야용선이 극락으로 가기 위한 수단으로 이해되고 있었음을 새롭게 인식케 하는 계기가 되었다. 아울러 반야용선이 대승적 측면에서 정토에 이르는 수단으로 인식되었음을 확인할 수 있는 계기가 되었다.<sup>4</sup>

현존하는 우리나라의 반야용선도는 총 25여 점에 달한다. 가장 이른 예는 1294년작 묘만지소장 〈미륵하생경변상도〉이며, 조선전기의 작품은 4점 정도 알려져 있고, 나머지는 모두 조선 후기의 작품들이다. 반야용선도는 고려시대에는 미륵하생경변상도, 조선전기에는 觀經十六觀變相圖, 아미타내영도 등 주로 관경변상도 속에 일부분으로 등장하다가 조선후기에 이르면 점차 독립된 그림으로 변해갔음을 알 수 있다.<sup>5</sup>

본고에서는 먼저 기존의 연구를 바탕으로 반야용선에 대한 이해가 어떤 맥락에서 형성되었는지를 반야선의 개념을 통해 살펴보고, 이어서 반야용선 도상이 성립되어 가는 과정을 여러 경전 및 자료를 통해 고찰해보고자 한다. 이를 바탕으로 고려~조선전기 반야용선도를 중심으로 우리나라에서 반야용선 도상의 출현에 대해 간략하게 살펴본 후, 조선후기 반야용선도를 18세기와 19세기로 나누어 고찰하고, 조선후기에 반야용선 도상이 성행했던 배경을 당시 염불신앙과의 관계를 통해 살펴보고자 한다.

## II. 般若船의 개념과 般若龍船圖像의 성립

반야용선 도상은 현실세계와 이상세계를 연결해 주는 매개체로서 죽음 이후[死後]의 중생

2 기존의 연구에서는 반야용선 도상을 조선전기에 성립된 것으로 보았으며, 아미타불과 결합한 조선시대 아미타정토도의 한 유형으로 보았다. 홍윤식, 『高麗佛畫의 研究』(동화출판사, 1984), pp. 176-177; 유마리, 『韓國 觀經變相圖와 中國 觀經變相圖의 比較 研究』(동국대학교대학원 박사학위논문, 1992), pp. 135-136; 同著, 『朝鮮後期 觀經十六觀變相圖-관경변상도의 연구(II)』, 『佛敎美術』 12(동국대학교 박물관, 1994), pp. 101-103; 정우택, 『來迎寺 阿彌陀淨土圖』, 『佛敎美術』 12(동국대학교 박물관, 1994), pp. 51-71; 同著, 『銀河寺 舊藏 龍船接引圖』, 『神魚山 銀河寺 十王殿 壁畫 保存處理 報告書』(경주대학교 박물관, 2000), pp. 55-75.

3 『日蓮と法華の名寶』(京都國立博物館, 2009), pp. 42-43.

4 묘만지소장 〈미륵하생경변상도〉 공개로 용선 도상의 연구가 다각도로 이루어지고 있다. 최경원, 『조선 전기 불교회화에 보이는 ‘接引龍船’ 도상의 淵源』, 『미술사연구』 25(미술사연구회, 2011); 문용호, 『朝鮮時代 阿彌陀淨土圖 研究』(동국대학교대학원 석사학위논문, 2011).

5 조선후기 십육관경변상도에 표현된 용선 도상을 경상도 지역의 승려 문중과 연관시킨 논문은 이용윤, 『조선 후기 경상도 지역에서 제작된 觀經十六觀變相圖와 念佛禪』, 『美術史論壇』 36(한국미술연구소, 2013).

이 극락으로 왕생하고자 하는 바람을 표현한 것이다. 불화에서 반야용선 도상은 왕생자가 龍船을 타고 바다 너머의 극락세계[彼岸]로 향하는 광경으로 묘사하였으며, 사바세계에서 염불을 닦은 수많은 인물들이 佛菩薩의 인도를 받아 용선을 타고 바다를 건너 극락세계로 향하는 과정을 도해하였다. 불교경전이나 각종 문헌에는 彼岸과 此岸을 연결해주는 수단으로서 船이 등장하고, 경전에서는 船을 신앙심의 발현이자 수행의 방편으로 인식하였다. 般若思想에서 世俗의 바다를 건너기 위한 뗏목으로 비유되는 般若船의 개념은 대승적 측면에서 정도에 이르는 수단으로 인식되었다. 반야선은 반야를 배에 비유한 것이며 아무리 많은 중생이라도 반야선에 오르면 모두 극락왕생한다는 대승적인 정토사상을 담고 있다.<sup>6</sup>

반야선의 개념은 唐代에 이르러 성립된 듯하다. 668년에 道世가 편찬한 『法苑珠林』에는 三業을 지은 중생이 지옥의 문 앞에서 심판을 받고 있는 내용을 바탕으로, 死後 극락왕생하기 위한 방법으로 般若船을 제시하였다.<sup>7</sup> 이것은 반야선이 극락왕생으로 가는 수단이 되었음을 구체적으로 제시한 첫 번째 예라 할 수 있다. 이어 8세기에 이르면 不空(705~774)이 한역한 『仁王般若陀羅尼』에 “비로자나불이 상계에서 성불을 이루자 이 보살은 부처님께 ‘금강승법륜’을 굴러 주실 것을 청하였다. 이곳에서 한량이 없고 끝이 없이 많은 중생을 이 반야의 배에 싣고, 무주열반의 피안에 이른다”라고 하여 반야선은 많은 중생들을 이동시키기 위한 수단으로 등장하였는데,<sup>8</sup> 여기에서는 왕생의 목표를 蓮華藏世界에 두고 있다. 또 『千手千眼觀世音菩薩廣大圓滿無礙大悲心陀羅尼經』에서는 “대자대비 관세음께 지성귀의 하오니, 제가 빨리 좋은 방편 얻기를 원합니다. 대자대비 관세음께 지성귀의 하오니, 제가 속히 반야의 배 타기를 원합니다. 대자대비 관세음께 지성귀의 하오니, 제가 빨리 고통바다 건너기를 원합니다”라고 극락에 가기 위한 가장 빠른 방편으로 반야선을 강조하고 있어<sup>9</sup> 반야선의 現世·來世利益의 성격을 확인할 수 있다.

6 般若는 범어로 Prajñā, Adhiprjñā이며, 波若·般羅若·鉢刺若·慧·智慧·明·點慧 등으로 한역되며, 일체 사물과 도리를 밝게 통찰하는 높고 깊은 지혜를 일컫는 말로 ‘더없이 완전한 지혜’라고 불린다.

7 道世撰, 『法苑珠林』卷7(T. 2122, 大藏經 53, p. 330b.) “生來死還送 日往復月旋 弱喪昏風動 流浪逐物遷 愚癡失正路 漂沒入重淵 一墜幽暗處 萬劫履鋒鋌 六道旋寔苦 三業未會全 隨流無人救 悲傷還自憐 歸誠觀物像 方知虛妄空 苦海深何趣 思登般若船”

8 不空譯, 『仁王般若陀羅尼』卷1(T. 99619, 大藏經 19, p. 522b.) “金剛波羅蜜多菩薩者 金剛義如前釋 波羅蜜多如先輩所釋 到彼岸義 今依聲明論分句釋 波藍伊多 波藍彼岸義 伊多此岸義 此菩薩由持金剛輪 毘盧遮那佛 於上界成佛已 此菩薩 請如來 轉金剛乘法輪 由乘此法輪 般若船 從此岸 運載無量無邊有情 至無住涅槃岸”

9 伽梵達摩譯, 『千手千眼觀世音菩薩廣大圓滿無礙大悲心陀羅尼經』(T. 1060, 大藏經 20, p. 106c.) “南無大悲觀世音 願我速知一切法 南無大悲觀世音 願我早得智慧眼 南無大悲觀世音 願我速度一切眾 南無大悲觀世音 願我早得善方便 南無大悲觀世音 願我速乘般若船 南無大悲觀世音 願我早得越苦海 南無大悲觀世音 願我速得戒定道 南無大悲觀世音 願我早登涅槃山 南無大悲觀世音 願我速會無為舍 南無大悲觀世音 願我早同法性身”

宋代에 이르면 天台 智顗(539~597)의 天台淨土思想을 계승한 四明 知禮(960~1028)는 『千手眼大悲心呪行法』에서 10誓願을 통한 참법의식 가운데 반야선에 오르는 것을 5번째 서원이라 말하고 아미타 본원력의 往生이 아닌 수행에 의해 도달할 수 있는 淨土觀을 강조하고 있다.<sup>10</sup> 지례는 天台敎學과 정토사상을 연결시켜 정토수행법을 체계화시킨 승려로서 念佛施戒會를 창설하여 염불실천에 전념했다고 알려져 있다.<sup>11</sup> 따라서 반야선이 지례의 정토사상과 天台修行的 신앙과 결합하여 구체적인 정토관을 피력하는 사상으로 변화되었을 가능성이 높다. 또한 정토 경전의 주석서를 남긴 천태종승인 宗曉는 『樂邦文類』에서 “중생을 제도하기 위해 반야선을 타고, 생사의 바다를 항해하며 끝없이 많은 중생을 구제한다”라고 언급하였는데, 이를 통해 재난으로부터 중생을 구제하는 반야선의 神異的인 성격을 짐작할 수 있다.<sup>12</sup> 특히 송대에는 이 불서와 관련하여 많은 염불결사가 있었던 것으로 확인되어,<sup>13</sup> 반야선이 가진 生死觀이 염불수행 안에서 인식되었음을 짐작케 한다. 이렇듯 중국의 唐宋代에 형성된 반야선의 사상은 열반, 즉 죽음 이후의 業에 대한 관념을 바탕으로 체계화되어 극락왕생을 위한 목표로 개념화되었으며, 이후 극락왕생하는 중생들이 반야용선에 표현될 수 있는 신앙적 공간이 되었다.

한편 龍船은 現世에서의 인락한 삶과 死後薦度라는 상징적 의미를 지니게 되면서 불화에서 용선은 이승과 저승을 연결해주는 매개체이자 극락왕생을 위한 수단으로 표현되었다. 용선은 船體를 중심으로 船首는 용의 머리, 船尾는 용의 꼬리 모양으로 장식하는 형식이 일반적이거나, 경전에서 용선의 연원이 확인되지 않아 도상의 유래를 밝히는데 한계가 있다. 이에 龍과 船의 개념을 살펴보고 용선 도상의 성립 과정을 밝혀보고자 한다.

龍船에서 船은 강과 바다의 유일한 운반구이며, 저쪽의 무엇인가를 가지고 오고 가는 운반체이다. 배의 이러한 상징성은 불교에 스며들어 此岸과 彼岸을 연결해주는 매개체로 등장하였다. 『大方廣佛華嚴經』에서 船은 무량한 공덕과 서원을 위한 方便으로 제시되었으며,<sup>14</sup> 『大乘大

<sup>10</sup> 知禮集, 『千手眼大悲心呪行法』(T. 1950, 大藏經 46, p. 974b.) “五般若船願 識通塞 如木有船 卽塞能通也” 천태사상과 결합된 정토신앙을 바탕으로 고려 후기 정토불화 도상을 연구한 논문은 이승희, 「高麗後期 淨土 佛敎繪畫의 研究: 天台·華嚴 신앙의 要素를 중심으로」(홍익대학교대학원 박사학위논문, 2011) 참조.

<sup>11</sup> 김은희, 「四明知禮의 天台淨土觀 研究」(동국대학교대학원 박사학위논문, 1997), pp. 8-30.

<sup>12</sup> 宗曉編, 『樂邦文類』卷2(T. 1969A, 大藏經 47, p. 181b.) “已證無生忍 重乘般若船 游戲生死海 援溺濟無邊”

<sup>13</sup> 福原隆善, 「善導敎學と趙宋天台-特に知禮の淨土敎をめぐって」, 『印度學佛敎學研究』 25-2(日本印度學佛敎學會, 1977), p. 259.

<sup>14</sup> 『大方廣佛華嚴經』卷59. “處生死海 菩薩摩訶薩 以大願船 載入解脫城 聲聞緣覺諸功德寶所不能及 善男子 譬如離垢大摩尼寶 處閻浮提 能照四萬由旬 日月宮殿皆悉顯現 菩提之心離垢寶珠 亦復如是 住於生死照法界空 佛境宮宅悉令顯現”; 『大方廣佛華嚴經』卷36. “善男子 譬如海中有無價寶 商人採得船載入城 其諸摩尼百千萬種光色 價直無與等者 菩薩摩訶薩 菩提心寶亦復如是 住於生死大海之中 乘大願船 深心相續 入解脫城 一切聲聞 及辟支佛 所有功德 無能及者”

『集地藏十輪經』에서는 지장보살의 願力과 역할 중의 하나로 서술되기도 하였다.<sup>15</sup> 특히 중국 唐代에 정토교를 대성한 善導(613~681)는 아미타불에 의한 중생구제와 船을 통한 극락왕생을 동일한 개념으로 설명하였는데,<sup>16</sup> 이러한 개념은 道宣(596~667)의 『續高僧傳』에서도 확인할 수 있어<sup>17</sup> 船이 신앙심의 발현이자 수행의 방편으로써 한층 발전되었던 것으로 생각된다.

반면 용선의 주요 모티프인 龍은 일반적으로 물에서 살고 있고, 비바람을 지배할 수 있는 신력을 가지고 있는 존재로 인식되었다. 인도에서는 용(那伽, nāga)은 龍神, 龍王으로 번역되며, 사람의 얼굴과 뱀의 신체를 가지고 있는 半神으로 표현된다. 『過去現在因果經』 卷1, 『修行本起經』, 『普曜經』 卷2, 『放光大莊嚴經』 卷3 등에는 龍이 부처의 탄생을 축하하며 洗禮하는 존재로 등장하기도 한다. 우리나라에서는 용이 전통적인 三才思想에 따라 하늘과 땅을 잇는 중성적인 성격을 가지며, 이승과 저승을 이동할 수 있는 呪術的인 성격을 지니고 있다. 특히 용은 八部衆의 구성원으로써 佛法을 수호하고 불법에 歸依하는 사람을 지켜주는 신으로 인식되었으며, 불화나 사경에서는 주로 부처를 수호하는 모습으로 나타난다.<sup>18</sup> 이처럼 불법 수호를 상징하는 龍은 龍船

도상의 성립에 영향을 주었을 것으로 짐작된다.

용선 도상의 淵源은 中國 四川省 大足石窟 第245號 窟龕의 〈觀無量壽經變相〉(도 1) 상단에서 찾을 수 있다. 觀經과 아미타설법회의 장면을 도설한 〈관무량수경변상〉에는 향우측 상단 구품 연못에 龍과 鳳凰의 배가 극락정도로 가는 장면



도 1 〈觀無量壽經變相〉, 10세기 전반, 中國 四川省 大足石窟 第245號 窟龕(『大足石刻雕塑全集 1: 北山石窟卷』, 重慶出版社, 1999)



도 1-1 도 1의부분

<sup>15</sup> 『大乘大集地藏十輪經』卷1. “度四流者爲作橋梁 趣彼岸者爲作船筏”; 김정희, 『조선시대 지장시왕도 연구』(일지사, 1996), pp. 39-41.

<sup>16</sup> 善導, 『念佛鏡』, “阿彌陀佛與觀音勢至 乘大願船泛生死海 不著此岸 不留彼岸 不止中流 唯以濟度爲佛事”

<sup>17</sup> 道宣, 『續高僧傳』 卷16. “釋道珍 未詳何人 梁初住廬山中 恒作彌陀業觀 夢有人乘船處大海中 云向阿彌陀國 珍欲隨去 船人云 未作淨土業 謂須經營浴室并 誦阿彌陀經既覺 卽如夢所作”

<sup>18</sup> Hou-mei Sung, *Decoded messages : the symbolic language of Chinese animal painting* (New Haven : Yale University Press, 2009), pp. 119-136; 勝木言一郎, 『龍』, 『日本の美術』 510(至文堂, 2008), pp. 23-24; 『한국 미술 속 용 이야기』(호암미술관, 2012), pp. 36-37.

을 얹은 부조로 조각하였다.<sup>19</sup> 특히 상단에 배치된 배는 船首를 용의 머리로 장식하고, 배 위에는 蓮峰을 든 왕생자를 배치하였는데, 이는 아미타신앙 속에서 해석되는 조선시대 용선 도상의 형식과도 연관된다(도 1-1). 이 조각은 唐末로 편년되고 있어 적어도 10세기경에는 불화나 조각 등에서 용선의 시각화가 이루어졌을 것으로 생각된다.

원주 고관화박물관 소장 <阿彌陀佛接引念佛人往生西方圖>(清代)는 반야선의 성격을 짐작할 수 있는 자료이다(도 2). 여기에서는 화면을 두 가지 주제로 나누어 상단에는 연화를 든 아미타불을 배치하고, 하단에는 洶沫을 가르며 극락으로 왕생하는 배를 판각하였다. 특히 하단에 배치된 배에는 念佛의 수많은 왕생자를 배치하였으며, 선실에는 般若慈航이라는 현판이 있다. 慈航이란 자비의 배를 의미하는데, 염불수행의 방법을 구체적으로 제시한 善導의 『念佛鏡』에

서는 慈航을 “오직 염불만 생각한다면 스스로 극락에 이르고, 자항에 오르면 10劫을 건너 정토의 法界에 이를 수 있다”라고 하여 염불을 他力, 자항을 自力로 구별하였다.<sup>20</sup>

조선시대에는 반야자항이 정토신앙 속에서 해석되는데, 西山大師 休靜(1520~1604) 문하인 霽月 敬軒(1544~1633)의 『霽月堂大師集』(1637)에서는 “삶과 죽음의 業海에서 법도에 이르고자 한다면 般若慈航에 오르는 것이 빠르다”라

고 하여 정토에 이르는 빠른 방편으로 반야자항을 제시하였다.<sup>21</sup> 이는 우리나라에서 般若船·慈航·般若慈航이 동일한 성격으로 인식되었음을 확인할 수 있는 근거이다.<sup>22</sup> 따라서 원주 고관화박물관 본에 등장하는 자항 역시



도 2 <阿彌陀佛接引念佛人往生西方圖>, 清代, 원주 고관화박물관



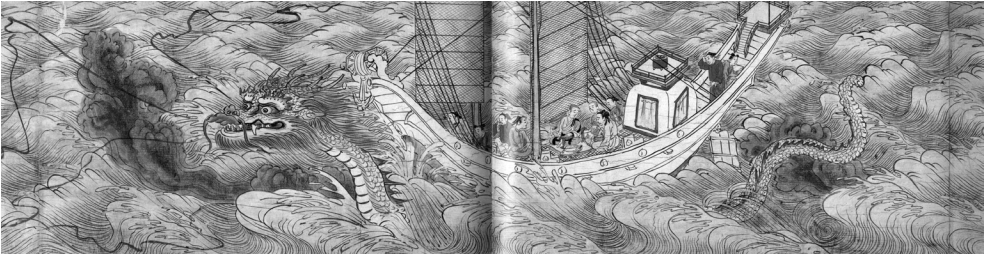
도 2-1 도 2의 부분

19 『大足石刻雕塑全集』北山石窟卷(重慶出版社, 1999), pp. 21-24(圖版解說).

20 『念佛鏡』卷1, “其唯念佛乎 蓋自彌陀剎現 慈航超積劫之淪 淨土門開 法界結無遮之會”

21 『鉞螺慶讚疏』, 『霽月堂大師集』卷下(『韓國佛教全書』8卷, p. 122.) “十方諸佛光明 來照於塵邦 一切衆生妄想 昇沉於苦趣 欲度生死之業海 盍乘般若之慈航”

22 모든 중생을 구제하고자 하는 불보살의 서원과 자비 또한 반야의 體現으로 보아 願船이나 大悲船, 慈航 등은 반야선으로 불리기도 한다. 李明叔, 『佛學典故匯釋』(浙江古籍出版社, 1990), p. 51(최경원, 앞의 논문, pp. 280-281 재인용).



도3 〈華嚴宗祖師繪伝傳〉卷3, 13세기, 종이에 채색, 日本 高山寺(『日本の美術』413, 至文堂, 2000)

반야선이 시각화 된 것으로 보아도 좋을 듯 하다. 이렇게 볼 때 원주 고관화박물관본은 반야선에 내제된 염불수행과 衆生救濟, 극락왕생의 상징성이 시각화되는 과정을 확인할 수 있는 중요한 예라 할 수 있다.

한편 반야용선과 개연성은 부족하나 義湘(625~702)과 선묘관련 설화에서도 용선 모티프를 확인할 수 있다. 『宋高僧傳』에는 善妙가 護法大龍으로 화현하여 의상대사가 탄 배를 護送하는 과정이 기록되어 있는데,<sup>23</sup> 이와 관련하여 일본 고잔지(高山寺)에는 13세기경에 제작된 것으로 추정되는 〈華嚴宗祖師繪伝傳〉(도 3)이 전하고 있어 당시 배를 수호하는 용의 인식체계를 할 수 있다.<sup>24</sup> 현실세계와 이상세계를 연결해 주는 반야선의 사상과 극락왕생을 상징화한 용선 도상은 일찍부터 형성되어 동아시아 불교미술에서 시각화된 것으로 생각되며, 이것이 곧 반야용선 도상이 출현하게 된 계기가 되었다고 생각한다.

### Ⅲ. 고려후기~조선전기의 般若龍船圖像

그동안 우리나라의 반야용선 도상은 조선전기에 성립된 新圖像으로 아미타신앙과 관련되어 나타났다는 견해가 일반적이었다. 그러나 최근 1294년에 제작된 〈彌勒下生經變相圖〉(도 4)에서 반야용선이 새롭게 발견됨으로써 반야용선 도상이 고려시대 13세기 말에 이미 성립되어 있었음을 알 수 있었다. 이와 아울러 아미타신앙 뿐 아니라 미륵신앙에서도 반야용선이 극락으로 가기 위한 수단으로 인식되었음을 확인할 수 있었다.

〈미륵하생경변상도〉는 釋迦牟尼가 涅槃에 든 뒤 56억 7천만 년이 지난 후 미륵불이 하생

<sup>23</sup> 『宋高僧傳』卷4「唐新羅國義湘傳」.

<sup>24</sup> 若杉準治, 「繪卷 華嚴宗祖師繪伝」, 『日本の美術』413(至文堂, 2000), pp. 17-32; 守屋正彦, 『すぐわかる日本の佛教美術』(東京美術, 2003), p. 102.



도4 <彌勒下生經變相圖>, 1294, 비단에 채색, 227,2×129,0cm, 日本 妙滿寺 『日蓮と法華の名寶』, 京都國立博物館, 2009)



도4-1 도4의 향좌측 하단 반야용선도 부분

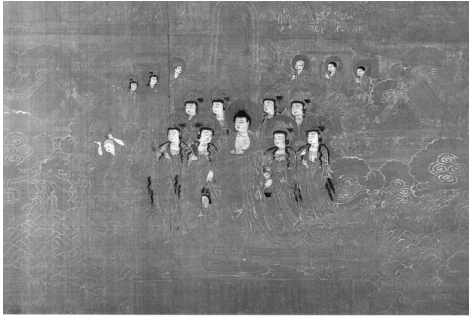


도4-2 도4의 향우측 하단 반야용선도 부분

하여 세 번의 說法會를 열어 남은 중생을 구제한다는 『彌勒下生經』의 내용을 도해한 불화이다. 묘만지본은 文翰署 소속 화원 李晟의 작품으로 왕실의 주도 아래 제작되었다.<sup>25</sup> 화면의 중앙에는 미륵불의 설법 장면, 하단에는 불법에 歸依하는 용왕부부, 전문성왕의 七寶와 翅頭末城의 풍요로운 생활상 등 미륵하생경의 내용 및 반야용선 장면을 묘사하였다.

묘만지본에 표현된 용선은 용의 머리와 거룻배가 결합한 형식이다. 용선에는 佛, 菩薩이 없이 각각 9명의 왕생자가 승선하고 있는데, 僧俗을 함께 그렸지만 승려를 제외한 俗人은 여성과

<sup>25</sup> 화기는 다음과 같다. (最上部) 彌勒下生之圖 (下部) 龍華會圖 施主比丘 慈愍 同願比丘 希忍 畫文翰待詔李晟 至元三十一年甲午 (畫面右下) 文翰待詔臣李晟畫 (畫面中) 慈氏父修梵摩 慈氏母摩訶提 (如來右脇) 味供養 茶供養 燈供養 寶供養 菓供養 (如來右脇) 花手菩薩 幢手菩薩 鬚手菩薩 香手菩薩 衣手菩薩 帝釋奉獻, 僧伽梨衣 諸施主所獻, 僧伽梨衣 龍男女所獻 僧伽梨衣 樂音東西俱作 黃金寶塔高 至切利夫光 明無幽不燭 行道之庭 (下部門額) 此殿內 有金鐘時自鳴” 앞의 책(京都國立博物館, 2009), pp. 242-243; “文翰待詔”의 기록을 통해 이성이 왕실 화원임을 알 수 있다. 이 외 발원자로 등장하는 比丘를 淨業院 승려와 관련지어 해석한 논문은 강인선, 「高麗後期 彌勒下生變相圖 研究」(원광대학교대학원 석사학위논문, 2012), pp. 117-122 참조.



도5 <西方九品龍船接引會圖>의 부분, 1582, 주색 비단 바탕에 금선, 115.1×87.8cm, 日本 來迎寺 『世界美術大全集』11, 小學館, 1999)

남성으로 구분하였으며, 인물은 당시 귀족의 모습과 승려의 형상을 염두에 두고 표현한 듯 사실적이다(도 4-1, 도 4-2). 화기에는 “스님 慈船이 시주하고, 스님 希忍이 함께 발원하였으며, 文翰待詔 李晟이 그렸다”라고 기록되어 있어, 용선에 승선한 왕생자는 이 불화의 제작자 및 발원자와 관련되어 있을 가능성이 있다. 이처럼 묘만지본 용선 도상에는 僧俗의 왕생자들만 도해하고 있는 점이 주목되는데, 이는 고려후기 지배계층과 승려들을 중심으

로 형성되었던 정토사상, 즉 『法華經』과 『華嚴經』, 『普賢行願品』에 의한 정토관을 바탕으로 형성된 成佛, 大衆救濟, 自力修行的 정토왕생관을 반영한 것이라 할 수 있다.<sup>26</sup> 특히 여성왕생자가 승선한 용선의 龍頭에는 幡을 든 동자형의 승려, 남성왕생자의 용선에는 老僧을 배치하고 있어 자력수행의 정토관을 공유하면서도 根氣에 따라 淨土往生觀을 구분 하였음을 알 수 있다. 번을 든 승형의 인물 표현은 1582년 일본 라이고지(來迎寺) 소장 <西方九品龍船接引會圖>에서도 확인되는데, 이 작품에서는 여성형의 얼굴과 양팔에 팔찌를 두른 비구니의 모습으로 변한 것을 볼 수 있다(도 5).<sup>27</sup>

묘만지본 용선 도상은 고려후기에 이미 다수의 중생이 배(般若船)를 타고 극락으로 간다는 개념이 형성되어 있음을 보여주며, 이 시기에는 반야용선의 개념이 法華·華嚴·天台 정토사상의 성격 속에서 해석되었을 가능성을 제시한다. 이는 중국 唐代 이래 형성된 ‘반야선’의 인식체계와 동일하다. 고려시대의 반야선 관련 기록은 965년에 조성된 『鳳巖寺靜眞大師圓悟塔碑』에서 확인된다. 이 비는 靜眞大師 兢讓(878~956)이 입적하고 9년 후 세운 것으로 비문은 고려초기의 문신인 李夢游가 지었다. 이 비문에서 이몽유는 禪師 공양의 생애를 기술하고, 그의 원력을 眞如의 바다에서 般若船에 앉아 있는 모습에 비유하였다.<sup>28</sup> 공양이 입적 후인 965년에 비문을 짓고, 鄉歌 형식의 글에 般若船을 기록한 점은 유학지식인으로 분류되었던 이몽유의 불교 사상이 비문에 투영되었을 가능성을 보여주며, 고려초기에 이미 반야선의 개념이 형성되어 있었음

<sup>26</sup> 고려후기 수행을 강조하는 자력왕생의 정토신앙을 바탕으로 고려후기 정토불화를 연구한 이승희, 앞의 논문, p. 143 참조.

<sup>27</sup> 문용호, 앞의 논문, pp. 47-50.

<sup>28</sup> 『鳳巖寺靜眞大師圓悟塔碑』, “眞如海扣般若船方回征棹偶值戎煙鶴歸有所遯跡” 이 비문은 雙荷子輯, 『文苑:靜眞國師碑』, 『朝鮮佛教月報』8(조선불교월보사, 1912), p. 33 참조.

을 의미한다. 그런데 여기에서 주목되는 점은 이몽유가 이 비를 기술할 당시 문한기구 翰林院에 소속된 문한관에서 한림학사로 재임했다는 사실이다.<sup>29</sup> 고려시대 예문관은 學士院→翰林院→文翰署로 바뀌는데, 이몽유가 한림원의 소속이고, 묘만지본 화승 이성이 문한서 소속이라는 점은 두 인물이 왕실과 밀접하게 연관됨을 의미한다.<sup>30</sup> 왕실 소속의 두 인물이 반야선과 반야용선 도상, 즉 願力의 바다에서 최고의 경지에 도달하기 위한 매개체로 ‘船’을 형상화하고 있는 점은 반야용선 도상의 성격이 반야선의 사상에서 기인했음을 추측할 수 있는 근거가 된다.

한편 조선 초기의 문인 高弟 權近(1352~1406)이 남긴 『陽村先生文集』에서는 선왕과 왕비가 극락왕생하기 위한 수단으로 반야선을 제시하고 있어,<sup>31</sup> 유교사회였던 조선초기에 문인들에게도 반야선이 알려져 있었음을 확인할 수 있다. 뿐만 아니라 李詹(1345~1405)이 辛愼郎의 五齋를 위하여 부인 안씨를 대신하여 쓴 「辛愼郎五齋疏」를 통해서도 반야선의 인식이 조선시대로 계승되는 것을 확인할 수 있다. 여기에는 “밤에는 앉아 참선을 하고 아침에는 일어나 經을 암송하여, 극락의 淨土에 왕생하기를 원하시더니…華嚴의 법계에 들어가서 비로자나불의 法身을 깨달으며, 반야의 배를 타고 미륵보살의 비밀한 수기를 받으소서”라는 구절이 있는데,<sup>32</sup> 이를 통해 조선시대에 이르러 반야선이 他力信仰의 성격, 念佛儀禮에 의한 易行信仰의 성격으로 이해되는 정토신앙과 결합하는 것을 알 수 있다.

조선전기 반야용선도의 새로운 형태를 보여주는 것으로 15세기경에 제작된 일본 호린지(法輪寺) 소장 <觀經十六觀變相圖>를 들 수 있다(도 6).<sup>33</sup> 호린지본은 고려후기 <觀經十六觀變相圖>의 모티프를 따르면서 용선이라는 새로운 구성요소를 도입하였다. 화면 하단 중앙에는 1척의 반야용선이 극락으로 오는 장면을 도해하였는데, 배 위에는 극락왕생을 염원하는 10명의 왕생자와 이들을 극락으로 이끄는 아미타불을 함께 표현하여 아미타 본원력에 의한 왕생관을 피력하였다(도 6-1). 뿐만 아니라 화면의 향우측에는 현실세계로 짐작되는 육지에는 네 명의 인

<sup>29</sup> 장일규, 「고려 광종대 유교적 정치이념과 崔行歸」, 『한국학논총』 34(국민대학교 한국학연구소, 2010), pp. 555-557.

<sup>30</sup> 太祖代(877~943)부터 元奉省에 學士院을 두었으며, 顯宗代(992~1031) 翰林院으로 개칭하였다. 이후 몇 차례 개명을 거쳐 忠烈王 元年인 1275년에는 文翰署로 바뀌었다. 충렬왕 24년(1298)에는 詞林院, 충렬왕 34년(1308)에는 藝文春秋館으로 바꾸었다. 이 예문춘추관은 문한서와 史官을 합병한 것으로 충숙왕 12년(1325)에는 다시 분리되며, 공민왕 5년(1356)에 한림원으로 개칭되었다. 박용운, 『고려사 백관지 역주』(신서원, 2009), pp. 206-217.

<sup>31</sup> 權近, 『陽村先生文集』卷22. “載惟大般若經其旨宏博 諸經最勝 普利幽明 莫此爲大 爰捨私怨 俾印此經 惟願先代祖宗考妣 先亡子婿眷屬 普及法界含靈 皆仗勝緣 乘般若船 到正覺岸 三寶長興 法輪常轉 干戈永戢 國步永康 現增福壽 終證涅槃 汝宜書之以跋其尾”

<sup>32</sup> 「辛愼郎五齋疏條」, 『東文選』卷111. “夜則坐參 朝焉起諷 願往生於淨土…悟毗盧之法身 入華嚴界 受彌勒之秘記 乘般若船”

<sup>33</sup> 정우택 선생은 일본 法輪寺本과 고려불화의 비교를 통해 호린지본의 제작시기를 15세기 전반 경으로 추정하였다. 정우택, 앞의 논문(1994), p. 62.



도6 <觀經十六觀變相圖>, 비단에 채색, 127.5×69.5cm, 日本 法輪寺(『日本所在韓國佛畫圖錄: 京都·奈良』, 국립문화재연구소, 1996)



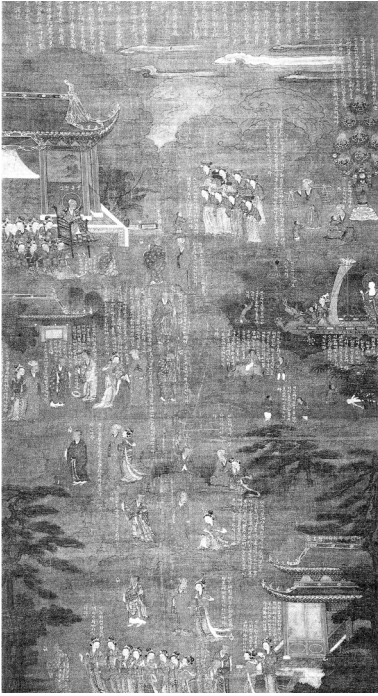
도6-1 도6의부분

물이 의례를 행하는 장면을 묘사하는 등 극락왕생의 방법을 구체적이고 설명적으로 도해하였다. 이를 통해 용선 도상이 조선시대에 이르러 대중들의 정토관으로 분류되었던 근기가 낮은 일반 대중의 정토관과 결합하여 아미타불에 의한 쉬운 왕생을 위한 수단으로 변화하는 것을 알 수 있다. 이렇듯 조선시대에는 용선 도상이 아미타 정토신앙과 결합하여 변상도의 일부에 등장하다가 점차 단독의 도상으로 부각되었다.<sup>34</sup>

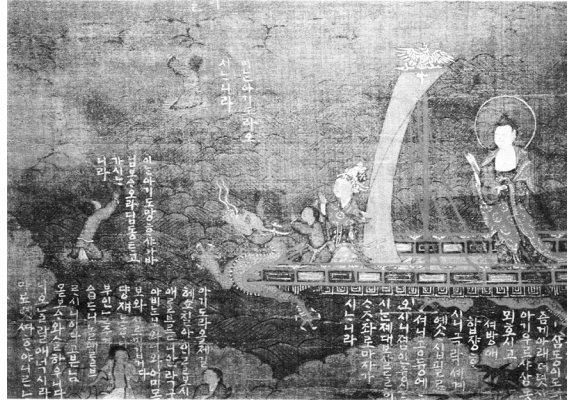
현재 우리나라에서 용선이라는 용어가 등장하는 이른 예는 15세기 중반에 찬집된 『月印釋譜』 卷8 「안락국태조전」에서 확인할 수 있다. 여기에서는 “極樂世界에 四十八龍船이 空中에 ㄴ라오시니 接引衆生하시는 諸大菩薩들이 獅子座로 맞아가시니”라고 하여 극락으로 향하는 용선의 형상을 설명하고 있다.<sup>35</sup> 이를 통해 용선을 타고 극락으로 간다는 개념이 15세기 이전에 성립되어 있었을 것으로 짐작되며, 적어도 15세기에는 서방정토 안에서 용선이 해석되는 것을 확인할 수 있다. 이러한 내용을 보여주는 것이 바로 1576년에 제작된 일본 세이잔분코(靑山文庫) 소장 <사라수탱>이다(도7). 사라수탱은 안락국태조전의

<sup>34</sup> 정우택, 위의 논문, pp. 62-63. 이 논문에서는法輪寺本,靑山文庫本,來迎寺本 등 조선전기 불화에서 용선 도상이 확대되는 양상을 당시의 시대상에서 찾았다. 다시 말해 관경변상도의 도상이 간략화된 것과 마찬가지로 당시 사람들이 과정보다는 결과, 즉 서방정토의 觀想이 아니라 往生의 실현 가능성에 관심을 두고 있었던 점에 주목하여 왕생의 관념이 점차 강조·확대되면서 용선 도상이 부각된 것으로 추정하였다. 서방정토로의 왕생실현을 목적으로 용선이 부각되었을 것이라는 점은 왕생자가 구체적인 인물로 변화되는 양상을 통해서도 확인할 수 있음을 강조하였다.

<sup>35</sup> 김영배, 『역주 월인석보 제7·8』(세종대왕기념사업회, 1993), p. 99.



도7 《沙羅樹幀》, 1576, 비단에 채색, 105.8 × 56.8cm, 日本 青山文庫(『世界美術大全集』11, 日本 小學館, 1999)



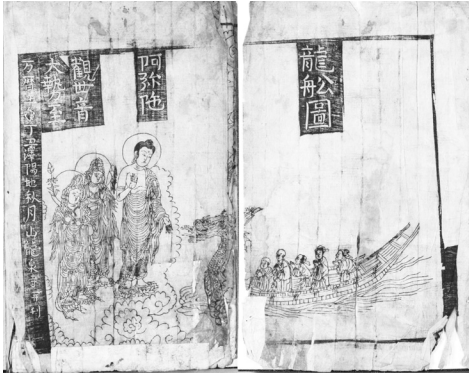
도7-1 도7의 부분

變文과 變相을 유기적으로 연결한 불교설화도로서, 불교문학의 회화화 과정을 잘 보여주는 작품이다.<sup>36</sup> 화면의 중앙에는 阿彌陀佛과 安樂國太子, 鴛鴦夫人이 용선에 승선하여 西方世界로 왕생하는 장면이 그려져 있는데, 여기에는 극락왕생을 염원하는 중생과 사대를 든 아미타불을 배치하여 來迎과 接引, 往生의 주제를 강조하였다(도7-1). 도상과 함께 쓰여진 변문에는 “옛 스십팔용서니 공중에 오시니”라고 기록하고 있어, 여기에 표현된 용선이 48용선으로 인식됨을 알 수 있다. 四十八龍船에 대해서는 15세기 이전의 기록은 없으나 『無量壽經』에서 중생을 구하기 위해 誓願한 法藏比丘의 大願, 극락세계로 가는 48가지의 大願과 유사하다. 따라서 15세기 경에는 사십팔용선이 아미타의 四十八大願의 개념으로 인식되었을 가능성을 배제할 수 없다.<sup>37</sup> 시기적 차이가 있으나 『淨土紺珠』(1882)에서는 아미타불의 四十八大願과 般若船을 함께 기술하고 있어 48대원과 반야선이 같은 맥락에서 인식된 것을 짐작할 수 있다.<sup>38</sup>

<sup>36</sup> 박은경, 「조선전기 불화의 서사적 표현, 佛敎說話圖」, 『美術史論壇』 21(한국미술연구소, 2005), pp. 161-164. 이 작품은 안락국태자경변상도, 안락국태자전변상도, 사라수탱 등으로 칭하고 있으며, 본고에서는 화기의 沙羅樹舊幀이라는 기록에 착안하여 이 불화를 사라수탱이라 하겠다.

<sup>37</sup> 최경원, 앞의 논문, p. 280 및 p. 284; 오대현, 「안락국태자경과 이공본풀이의 전승 관계」, 『불교어문논집』 6(불교어문학회, 2001), pp. 246-247.

<sup>38</sup> 德眞, 『淨土紺珠』 卷1. “彌陀有願終須到 四色蓮花 徧界香 愛河渺渺廣無邊 六根繩纜要牢堅 一心繫著菩提岸 舉步高登般若船 一心念佛莫蹉跎”



도8 담양 龍泉寺刊 〈龍船圖〉, 1577, 목판인쇄, 23.4×16.8cm, 원주 고판화박물관

한편 1577년에 간행된 담양 龍泉寺刊 『阿彌陀經』에 삽입된 판본화인 〈龍船圖〉(도8)는 용선이 단독의 도상으로 등장하는 가장 이른 예이다. 조선전기 용선 도상은 용선에 승선한 아미타여래와 왕생자를 그리는 형식으로 일관되었다. 그럼에도 불구하고 龍泉寺刊에서는 來迎의 자세를 한 아미타삼존과 용선을 분리하여 배치하였으며, 觀經이 아닌 西方淨土에서 아미타불과 接引하는 용선 도상을 단독으로 그리는 등 이전시기의 용선 도상에

서 벗어나 새로운 시대 요구를 적극적으로 반영하였다. 이러한 변화는 『아미타경』에서 강조하는 신앙관을 반영한 결과라고 할 수 있다. 즉 경전에서는 接引에 의한 왕생보다 아미타불의 명호를 염불하면 죽은 후 아미타여래가 來迎하여 왕생한다는 신앙관을 강조하는데, 이러한 來迎에 의한 왕생관은 〈용선도〉가 제작되는데 중요한 요인으로 작용했을 것으로 짐작된다. 그럼에도 불구하고 16세기에 開板된 『阿彌陀經』 가운데 龍泉寺刊에만 반야용선 도상이 나타나는 것으로 보아<sup>39</sup> 반야용선 도상을 이해하고 있던 刻手나 사찰의 필요에 의해 추가되었을 가능성이 높다.

이상에서 살펴본 것과 같이, 고려후기에는 묘만지소장 〈미륵하생경변상도〉의 반야용선 도상에서 보듯이 반야선 사상을 기반으로 한 왕실 중심의 정토사상을 반영한 반야용선 도상이 도해되었을 것으로 보인다. 이어 조선전기에는 용선 도상이 아미타신앙과 결합하여 他力의 힘으로 極樂往生하고자 하는 불교도의 신앙관을 표현하는 시각적 도구로 변화했던 것 같다. 『月印釋譜』 卷8과 〈용선도〉 판본을 통해볼 때 용선에 대한 인식이 왕실과 민간에 상당히 유포되었음을 짐작할 수 있으며, 사찰 판본으로 제작된 〈용선도〉는 판화라는 매체를 통해 많은 대중들에게 반야용선 도상을 부각해서 알리는데 결정적인 역할을 했을 것이다.

<sup>39</sup> 16세기에는 불경 발본의 주체가 사찰로 옮겨감에 따라 새로운 판각은 이루어지지 않았으며 前시기의 판본을 복각하는 것이 성행하였다. 그럼에도 불구하고 龍泉寺刊은 16세기에 판각된 다른 판본들에 비해 설명적이며, 각 장면 사이의 경계를 확실하게 구분하지 않고 연이어 판각하는 특징을 보여준다. 박도화, 「朝鮮 前半期 佛經版畫의 研究」(동국대학교대학원 박사학위논문, 1998), pp. 84-85.

#### IV. 조선후기 般若龍船圖의 形式과 圖像

조선후기 반야용선도는 조선전기의 양식을 계승하는 한편 引路王菩薩·地藏菩薩 등 당시 불화에서 성행한 도상을 수용하고 공유하였다. 현재하는 조선후기 반야용선도 중 가장 이른 예는 1750년 은해사 <念佛往生捷徑圖>이며, 이를 비롯하여 근대에 이르기까지 20여 점이 전하고 있다(표 1). 이 가운데 화기를 통해 조성시기를 파악할 수 있는 작품 7여 점을 제외한 나머지 13 점은 불화의 조성시기를 알려줄 만한 화기가 발견되지 않아 시기 비정에 한계가 있다. 그러나 조선후기 반야용선도 중에는 사찰의 벽면을 장식하는 벽화가 많아 불전 조성연대를 통해 제작시기를 추정할 수 있으며, 반야용선을 이끄는 주체로 등장하는 佛菩薩의 결합에 따른 形式分析을 통해 시기를 비정할 수 있다. 이 장에서는 조선후기 반야용선 도상의 형식적 특징을 추출하여 도상이 전개되는 과정을 살펴보고자 한다.

표 1 18~20세기 반야용선도 현황

	구분	시기	불화명	재질	소장처	비고
1	불화	1750년	은해사 염불왕생첩경도	견본	영천 은해사 성보박물관	
2		1788년 경	기림사 삼세불도	견본	경주 기림사	약사전
3		1879년	위봉사 극락왕생도	면본	익산 해봉원	대웅전
4		1896년	반야용선번	견본	양산 통도사 성보박물관	
5		20세기 전반	안양암 극락왕생도	견본	서울 안양암	대웅전
6		20세기 전반	홍국사 반야용선도	지본	여수 홍국사	
7		20세기 전반	반야용선도	견본	국립중앙박물관	
8		1921년	심우사 일심삼관문도	면본	거창 심우사	
9		1940년	관음사 극락왕생도	면본	제주 관음사	
10		1947년	정혜사 반야용선도	면본	익산 정혜사	명부전
11		시대미상	동축사 반야용선도	지본	양산 통도사 성보박물관	
12		시대미상	관음사 극락왕생도	면본	목포 관음사	
13	벽화	19세기 전반	신록사 반야용선도	토벽	제천 신록사	극락전 서측면 외벽, 1809년대 작품 추정
14		19세기 전반	선운사 반야용선도	토벽	고창 선운사	대웅전 서측면 내벽 구장

	구분	시기	불화명	재질	소장처	비고
15	벽화	19세기 후반	은하사 반야용선도	토벽	경주 경주대학교 박물관	김해 은하사 시왕전 동측면 외벽 구장
16		19세기 후반	보광사 반야용선도	판벽	파주 보광사	대웅보전 북측면 외벽 1898~1901년대 작품 추정
17		19세기 후반	청룡사 반야용선도	토벽	안성 청룡사	대웅전 서측면 내벽 1863~1878년대 작품 추정
18		20세기 전반	통도사 반야용선도	토벽	양산 통도사	극락보전 북측면 외벽
19		20세기 전반	대승사 반야용선도	판벽	문경 대승사	극락보전 북측면 외벽
20		시대미상	쌍계사 지장보살접인도	회벽	하동 쌍계사	대웅전 북측면 외벽

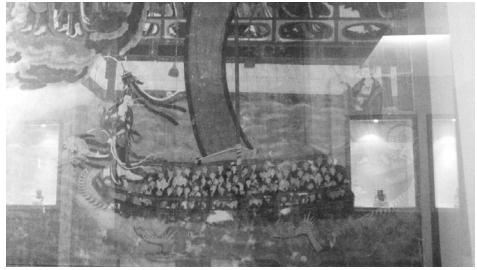
## 1. 조선후기 般若龍船圖의 形式

조선후기 반야용선도는 단독일 경우는 화면의 중앙, 아미타정토도에서는 화면의 하단에 그려지는 것이 일반적이다. 화면구성을 살펴보면 龍船을 중심으로 하단에는 파도가 넘실거리는 大海가 그려져 있으며, 용선의 중앙에는 西方淨土 阿彌陀佛, 船首와 船尾에는 삿대나 번을 들고 중생들을 이끄는 菩薩이 배치되어 있다. 반야용선을 이끄는 주체로 등장하는 菩薩은 불가사의한 힘으로 현세 중생의 고통과 재난과 두려움을 없애주는 觀音菩薩, 명부중생을 구제하는 地藏菩薩, 고향들을 불보살의 극락세계로 인도하는 引路王菩薩 등이 있다. 용선 도상은 이들 불보살의 결합에 따라 아미타삼존이 반야용선을 인도하는 형식, 아미타삼존과 인로왕보살을 함께 표현한 형식, 아미타삼존과 인로왕보살, 지장보살을 모두 표현한 형식 등으로 분류할 수 있다.

첫 번째 형식은 船首에 관음보살, 船尾에 세지보살을 배치하고 배의 앞에는 용선을 맞이하는 아미타불을 그린다. 이 형식의 대표적인 작품으로는 1750년 은하사 <念佛往生捷徑圖>(도 9)가 있는데, 이는 조선전기 <龍船圖>(도 8) 형식과 동일하여 시기적 차이는 있으나 용선과 아미타삼존을 배치하는 형식이 18세기까지 영향을 주었을 가능성이 있다. 이외에도 청룡사 <반야용선도>(도 10), 흥국사 <반야용선도>(도 11)에는 용선의 중앙에 아미타삼존을 배치하였는데, 여기에서 관음보살은 입상의 형태로 보관부터 발아래까지 드리워진 포의식 백의를 입고 정병을 든 白衣觀音의 형태로 묘사되었다. 특히 청룡사본 백의관음이 걸친 천의는 보관 앞쪽으로 길게 나



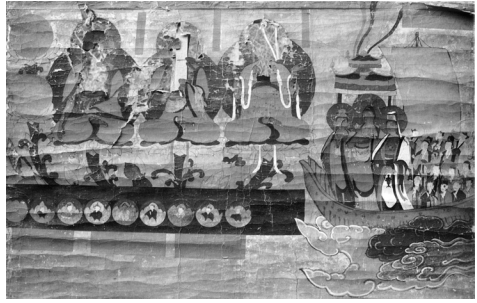
도9 <念佛往生捷徑圖>, 1750, 비단에 채색, 160×306cm, 경북 영천 은해사 성보박물관



도9-1 도9의부분



도10 <반야용선도>, 20세기 전반, 토벽에 채색, 85.5×219cm, 경기도 안성 청룡사 대웅전 서측 내벽 (『한국의 사찰 벽화』, 문화재청·성보문화재연구원, 2006)



도11 <반야용선도>, 20세기 전반, 전남 여수 흥국사 (『美術史學誌』 1, 『미술사학지』 1, 韓國考古美術研究所, 1993)

와 있으며 전체적인 옷자락의 주름이 도식적으로 표현되는데 앞부분이 길게 나오는 천의 표현은 통도사 <감로도>(1900), 마곡사 <석가모니후불화>(1905) 등 19세기 후반에서 20세기에 조성되는 다수의 관음보살에서 확인된다.<sup>40</sup> 또한 청룡사본의 향우측에는 상모를 쓰고 한국적인 복식을 한 주악천인이 묘사되었는데, 이는 석남사 <신중도>(1863), 송광사 청진암 <신중도>(1863) 등 19세기 후반에 제작된 신중도의 도상을 공유하고 있어 제작 시기를 편년할 수 있는 중요한 단서가 된다. 느슨한 필치의 백의관음과 도식적인 泡沫의 표현, 주악천인의 모습 등에서 1878년 대웅전 중수 이후 제작되어 개·보채가 이루어졌을 것으로 판단된다.<sup>41</sup>

두번째는 아미타삼존과 인로왕보살이 결합된 형식으로 阿彌陀佛說法 장면을 중심으로

<sup>40</sup> 조선후기 백의관음보살의 형식 변화와 도상에 관한 논문으로는 황금순, 「朝鮮末期 觀音菩薩圖의 諸樣相」, 『불교미술사학』 8(불교미술사학회, 2009); 유경희, 「朝鮮 後期 白衣觀音壁畫의 圖像과 信仰 研究」, 『미술사학연구』 265(한국미술사학회, 2010) 참조.

<sup>41</sup> 萬雨가 쓴 「중수공덕기」의 기록에 의하면 “1863년 대웅전 하나만 남아 있고, 그 상태도 연목이 부식되어 위험한 상태에 있던 것을 내원암에 거주하는 聽溪스님이 백일기도를 한 후 하월선사가 대웅전을 보수하였다. 1878년에 이연응의 시주로 대웅전 내 삼존상 개금과 석가모니후불탱을 조성하였다”라고 전하고 있어, 1863~1878년간의 대웅전 중수 당시 개금과 함께 단청이 이루어진 것으로 짐작된다. 문화재청·성보문화재연구원, 『한국의 사찰벽화』(문화재청·성보문화재연구원, 2006), p. 97.

백의를 입은 관음보살과 세지보살이 용선을 引路하는데, 배의 앞에 인로왕보살을 부각시켜 반야용선도 형식을 새롭게 구성하였다. 인로왕보살은 일반적으로 지옥 또는 중음에서 고통 받고 있는 고힌들을 불보살의 극락세계로 인도하는 보살이다.<sup>42</sup> 『天地冥陽水陸齋儀纂要』 「召請下位篇」에는 “청혼을 극락세계로 인도하고 亡靈을 벽련대반을 향하게 하여 이끈다. 大聖 引路王菩薩 摩訶薩께서 오직 자비로우셔서 유정을 불쌍히 여기셔서 도량에 강임하시기를 원합니다”라고 하여 인로왕보살이 망령을 서방극락세계로 인도하는 역할을 하고 있음을 알 수 있다.<sup>43</sup> 그리고 『施食壇排置規式』에서는 시식단 위에 별도로 작은 상을 놓고 引路王幡을 놓아 證明壇으로 삼으라는 규정이 확인되어 시식의례에서 인로왕보살은 증명의 소임을 맡아 봉청되는 것으로 짐작된다.<sup>44</sup> 고힌를 불보살의 극락세계로 인도하는 보살인 인로왕보살이 등장하는 초기 작품으로는 신륵사 <반야용선도>(도 12)가 있다. 인로왕보살이 반야용선 도상에 등장하는 이유는 반야용선이 가진 본래의 의미보다 亡者薦度の 개념이 강조됨을 의미한다. 뿐만 아니라 『天地冥陽水陸雜文』에 실려 있는 阿彌陀佛淨土上生圖와 조선시대 감로도에서 인로왕보살은 幡을 든 형식이지만,<sup>45</sup> 신륵사본에서는 샷대를 들고 있어 망자의 천도와 함께 용선을 인도하는 성격도 결합되었음을 짐작할 수 있다. 이같은 성격은 관음보살에서도 확인되는데, 샷대를 들고 강림하는 자세



도 12 <반야용선도>, 19세기 전반, 토벽에 채색, 89×167cm, 충북 제천 신륵사 극락전 외벽

를 취하고 있는 관음보살의 우측에 ‘引路觀音’이라고 기록되어 있어, 관음의 도상에 引路의 성격이 강조된 것을 알 수 있다. 이처럼 아미타삼존과 인로왕보살의 결합, 좌상의 阿彌陀佛說法の 장면 등은 조선 후기 반야용선도상의 새로운 형식이다.<sup>46</sup>

42 塚本善隆, 『引路菩薩信仰に就いて』, 『東方學報』1(東京: 京都大學東方文化學院 東京研究所, 1931), p. 150.

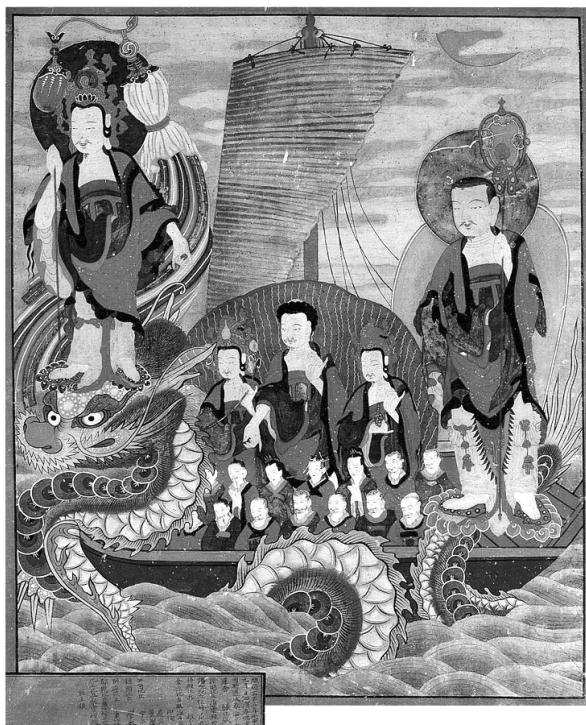
43 『天地冥陽水陸齋儀纂要』 「召請下位篇」. “一心奉請 手擎寶蓋 身掛化髮 導清魂於極樂界中 引亡靈向碧蓮臺畔 大聖 引路王菩薩摩訶薩惟願慈悲憐愍有情降臨道場 衆化 香華請”(윤은희, 「감로도 도상의 형성 문제와 16, 17세기 감로도 연구: 수록제 의궤집과 관련하여」, 동국대학교대학원 석사학위논문, 2004, p. 76 재인용.)

44 『勸供諸般文』, “施食壇排置規式…壇上別置小床安引路王幡爲證明壇也”(윤은희, 위의 논문, p. 76 재인용.)

45 윤은희, 위의 논문, pp. 76-77.

46 현재 불전에는 <영산회상도>(1809), <현왕도>(1809) 등이 봉안되어 있어 1809년 경 신륵사에서 대규모 불화 불사가 있었던 것으로 짐작된다. 문화재청·성보문화재연구원, 앞의 책(문화재청·성보문화재연구원, 2007), p. 222; 충청대학박물관, 「제천 신륵사 극락전 벽화 및 단청」, 『충청대학박물관 학술논총』 19(충청대학박물관, 2006), p. 85; 장준식, 『崑川 神勒寺 四溟大師壁畫』, 『동국사학』 42(동국사학회, 2006), p. 420. 신륵사 벽화를 다각도로 연구한 논문은 이용윤, 『神勒寺 極樂殿 壁畫』, 『충북사학』 20(충북대학교 사학회, 2008) 참조.

세번째 형식은 아미타삼존과 引路王菩薩·地藏菩薩을 함께 묘사한 것으로, 반야용선 도상에 묘사되는 왕생자의 수가 크게 감소하여 도상이 간략해지는 경향을 보여준다. 반야용선도는 佛菩薩·僧俗이 승선한 船體와 이를 감싸고 있는 용이 苦海를 건너는 장면을 구체적으로 묘사하였다. 용선의 船首와 船尾에는 인로왕보살과 지장보살을 배치하여 亡者薦도와 함께 衆生救濟의 메시지를 정확하게 전달하고 있다. 반야용선 도상에 수용된 지장보살은 天上에서 地獄까지의 모든 중생을 교화하는 大願의 보살로서 육도 어느 곳든지 몸을 바꾸어 나타나 끊임없이 중생을 구제하는 무한한 공덕을 지닌 보살이다. 지장보살에 대한 신앙은 죽은 후의 고통, 즉 六道輪廻에서 고통 받는 중생을 구제해 준다고 하는 인간의 가장 근원적인 소망을 대상으로 하였기 때문에 현실생활에서 고통 받는 서민들에게 친근한 신앙이었다.<sup>47</sup> 조선시대에는 지장보살을 중심으로 한 명부 신앙이 종합적이고 체계화되었는데, 이를 반영하듯 19세기 후반에는 반야

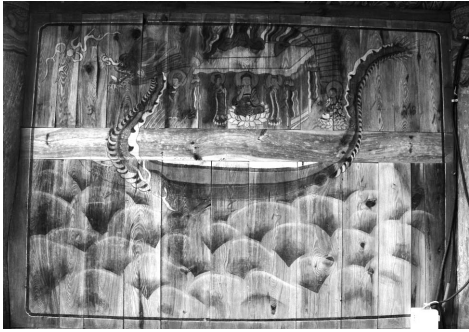


도13 〈般若龍船圖〉, 1896, 비단에 채색, 104.0×87.0cm, 경남 양산 통도사 성보박물관(『한국의 불화2』, 성보문화재연구원, 1996)

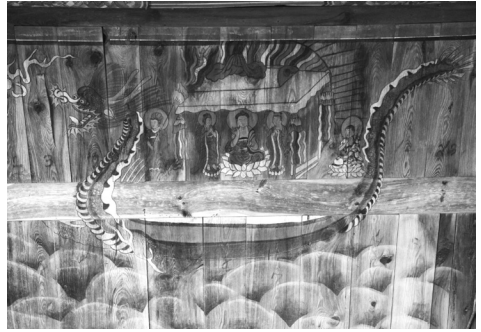


도14 〈반야용선도〉, 20세기 전반, 비단에 채색, 국립중앙박물관

<sup>47</sup> 김정희, 「高麗末·朝鮮前期 地藏菩薩畫의 考察」, 『考古美術』 157(한국미술사학회, 1983), pp. 32-33; 同著, 앞의 책, pp. 37-42.



도 15 <반야용선도>, 20세기 전반, 판벽에 채색, 205.2 × 291.0cm, 경기도 파주 보광사대웅보전 외벽



도 15-1 도 15의 부분

용선 도상에 지옥세계의 구제를 담당하는 지장보살이 등장하고 있어, 반야용선 성격과 衆生救濟의 성격이 결합되는 것을 알 수 있다. 이렇듯 船首에 인로왕보살, 船尾에 지장보살이 표현되는 형식은 1896년 통도사 <般若龍船幡>(도 13), 국립중앙박물관 <반야용선도>(도 14), 보광사 <반야용선도>(도 15) 등에서 확인된다. 특히 1896년 통도사본은 아미타삼존을 강조하는 벽화와 달리 인로왕보살과 지장보살을 강조하고, 소수의 특정 왕생자를 부각시켰다. 이는 여기에 표현된 왕생자가 반야용선을 통해 왕생하고자 하는 주체와 연관되었을 가능성을 시사한다. 또한 국립중앙박물관본은 배의 中引枋 부분을 7개의 공간으로 나누어 比丘·比丘尼·處士 등 7명의 왕생자를 그리는 등 극락왕생의 대상을 구체적으로 제시하고 있어 반야용선 도상이 가진 往生의 상징성이 세속화되는 경향을 확인할 수 있다. 또 보광사본은 아미타삼존과 인로왕보살 및 지장보살을 배치한 형식이지만 왕생자가 생략되어 있다. 이는 반야용선 도상이 후대로 전승되면서 간략화, 단순화된 것을 보여주는데, 특히 이 벽화는 보광사 대웅보전의 중수가 있었던 1898년에서 1901년에 그려진 것으로 추정되어,<sup>48</sup> 도상을 생략하는 경향은 20세기 전반에 걸쳐 이루어진 것으로 판단된다.

## 2. 조선후기 반야용선 圖像의 전개

조선후기 반야용선도는 용선의 모티프에 아미타삼존, 인로왕보살, 지장보살 등을 결합하여 衆生救濟의 성격을 명확하게 표현하였다. 현재 18세기로 편년되는 반야용선 도상은 2점, 19

<sup>48</sup> 보광사 대웅보전의 건물은 조선후기에 증건되었으나 벽화의 제작 시기는 1869년 사찰의 중수 시부터 대웅보전의 불화 조성이 있었던 1898년에서 1901년에 그려진 것으로 생각된다. 문화재위원회, 『동산문화재분과위원회 회의록』(문화재청, 2011), pp. 210-212.

세기 이후 제작된 작품이 18점으로 19세기 이후 반야용선 도상이 성행하는 것을 알 수 있다. 이 절에서는 방제가 있는 작품을 중심으로 불화 속에서 도상의 명칭과 성격이 성립되는 과정을 살펴보고자 한다.

### 1) 18세기 : 반야용선 도상의 정립

18세기에는 새로운 구성 요소인 수많은 念佛人을 그려 극락왕생의 과정을 시각적으로 표현하였다. 은해사 <염불왕생첩경도>는 15~16세기 정토이미지의 구성요소로 등장하는 용선 도상이 조선후기로 전승되는 과정을 파악할 수 있는 작품이다(도 9).<sup>49</sup> 이 작품은 觀經·阿彌陀佛說法·往生의 장면을 그리고, 22개의 방제를 두어 도상을 구체적으로 설명하였다.<sup>50</sup> 화면은 중앙의 이층 누각을 경계로 오른쪽에는 아미타불의 극락세계와 구품왕생을 표현하였고, 왼쪽에는 극락정토에 도달하고 있는 왕생자를 배치하였다. 화면의 구성은 오른쪽에서 왼쪽으로 전개되며 주제는 극락세계로의 接引과 往生이다.<sup>51</sup>

화면의 왼쪽에는 두 가지의 왕생장면을 그려 극락왕생의 주제를 강조하였다. 즉 수많은 왕생자가 관음보살과 세지보살이 이끄는 용선에 승선하여 극락왕생하는 장면과 奏樂天人이 왕생자의 연화대를 운반하는 장면으로 구분하였다. 각 장면에는 ‘念佛之人龍船往生’, ‘上品上生者所來金銀臺風樂侍衆’, ‘阿彌陀佛現前接引念佛衆生’의 방제가 있어 용선이 인도하는 왕생자는 念佛人, 천인이 운반하는 가마는 上品上生の 수행자를 상징하는 것을 알 수 있다.<sup>52</sup> 이 가운데 용선 도상에는 염불수행으로 승선한 수많은 왕생자와 용선을 인도하는 관음보살, 대세지보살을 배치하였다. 이와 같이 용선의 앞·뒤에 보살을 배치하고, 수많은 왕생자를 묘사하는 형식은 조선전기의 형식과 뚜렷하게 구분되고, 조선후기 반야용선도 형식에 일관되게 나타나고 있어 은해사본이 조선전기와 후기를 잇는 도상임을 알 수 있다(도 9-1).

이렇듯 은해사 <염불왕생첩경도>의 용선 도상은 ‘念佛’의 신앙관과 결합하여 누구나 도달할 수 있는 극락왕생을 상징하는 도상으로 인식하였으며, 도상의 전통에 새로운 요소를 추가하여 변화된 왕생관을 표현한 것을 알 수 있다. 이러한 형식은 선행 작품을 계승하려는 성향이 강

<sup>49</sup> 이 작품은 그간 봉안처가 확실하지 않았으나 최근 은해사 성보박물관에 소장된 것으로 확인되었으며, 性淸과 玉蓮 비구에 의해 제작된 것으로 추정된다. 『寺刹所藏 佛畫調査』2(文化財管理局 文化財研究所, 1989), pp. 68-69; 『銀海寺寺誌』(은해사, 2006), p. 96.

<sup>50</sup> 유마리, 앞의 논문, pp. 68-69.

<sup>51</sup> 이용윤, 앞의 논문, pp. 70-71.

<sup>52</sup> 가마를 운반하는 천인 표현의 도상적 연원을 명대 <관경변상도>에서 찾은 논문은 이용윤, 위의 논문, pp. 72-74; 문용호, 앞의 논문, pp. 51-53 참조.

한 조선후기 불화의 일반적인 경향 속에서 19세기에도 지속된 것으로 보인다.

## 2) 19세기~20세기 초반 : 반야용선도의 성행

반야용선도는 19세기에 이르러 불화 속의 명칭으로 고정되었으며, 引路王菩薩과 地藏菩薩을 수용하고 수많은 중생을 그려 중생구제와 극락왕생이라는 주제를 부각시켰다. 이 시기 반야용선 도상은 주로 大雄殿·大寂光殿·極樂殿 등의 주불전을 장엄하는 벽화의 주제로 등장하며, 龍船과 衆生을 단일의 주제로 그려 벽화의 내용을 명료하게 전달하였다. 이같은 경향은 19세기 부터 20세기 전반까지 이어진다.

19세기의 작품으로서 반야용선 도상을 단독으로 도해한 벽화는 신록사 극락전 서측 외벽 <반야용선도>(도 12)이다. 신록사본은 ‘般若龍船圖’, ‘引路王菩薩’, ‘西方教主彌陀如來’, ‘大勢至菩薩’, ‘引路觀音’이라는 도상의 명칭을 기록하였다. 화면의 중앙에는 거친 물결을 가르며 大海를 건너는 龍船과 용선에 의지하여 극락왕생하는 거룻배를 배치하였으며, 용선에는 阿彌陀佛 說法 장면을 중심으로 샷대를 든 세 보살을 배치하여 왕생자의 인도와 極樂往生의 주제를 강조하였다. 船首에는 고힌들을 인도하는 引路王菩薩이 샷대를 들고 극락으로 가는 장면이 도해되어 있다.

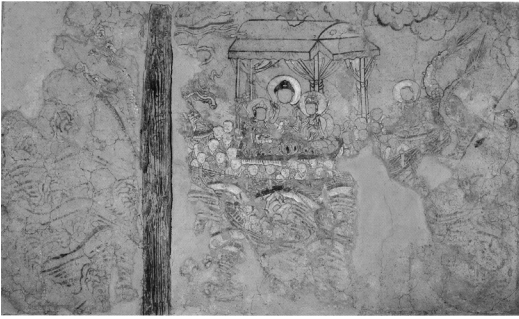
신록사본에서 주목할 도상은 화면의 하단에 배치된 나룻배이다. 신록사본은 반야용선과 나룻배를 표현하여 수많은 중생구제를 강조하였는데, 이는 위봉사 태조암 <극락왕생도>(1879, 도 16), 은하사 <반야용선도>(도 17)의 용선 도상과 동일하다. 특히 신록사본과 은하사본에는 배에 승선한 왕생자를 구별하여 승려는 반야용선, 중생은 나룻배에 표현하고 있어 수행자와 俗人の 의미를 정확히 구분지어 인식하는 당시의 신앙관을 짐작할 수 있다. 아울러 ‘船’의 모티프가 정토왕생을 상징하는 시각적 도구인 동시에, 반야용선에 의지하는 ‘船’은 염불이



도 16 위봉사 태조암 <극락왕생도>, 1879, 비단에 채색, 132×200.8cm, 전북 익산 혜봉원



도 16-1 도 16의 부분



도 17 은하사 시왕전 동측 외벽 구장 <반야용선도>, 토벽에 채색, 104.3×173.2cm, 경주대학교 박물관(『한국의 사찰 벽화』, 문화재청·성보문화재연구원, 2009)



도 18 <아미타삼존도>, 19세기 전반, 토벽에 채색, 81×61cm, 충북 제천 신록사 극락전 서측 외벽

나 수행을 통한 왕생을 나타내는 下根機의 정토관을 표현했음을 알 수 있다. 이는 신록사 <반야용선도>의 향우측에 배치된 <아미타삼존도>(도 18)에서도 보인다. 신록사 <아미타삼존도>와 <반야용선도>에는 동일한 나룻배가 등장하는데, <반야용선도>의 나룻배는 용선과 이어진 밧줄에 의지하고 <아미타삼존도>의 배는 아미타불의 瑞氣를 받으며 극락왕생하는 장면을 그린 후 ‘上品上生’이라 기록하였다.<sup>53</sup> 따라서 <아미타삼존도>의 장면은 上根機의 왕생자들이 아미타불의 원력을 통해 왕생하는 표현으로 볼 수 있으며, 이는 ‘船’이 서방정토로 왕생하는 수단으로 인식되었으나 ‘般若龍船’의 왕생과 구별되는 왕생임을 방증하는 자료이다. 따라서 조선후기의 반야용선도는 ‘아미타불만 염불하면 누구나 극락왕생할 수 있다’는 下根機의 정토관과 결합하여 수많은 중생의

극락왕생 수단으로 변화되었음을 알 수 있다.

한편 신록사본의 ‘般若龍船圖’라는 방제를 통해 19세기에 이르러 반야용선도가 불화 속의 명칭으로 고정되었음을 알 수 있다. 이 용어는 안양암 <반야용선도>에서도 확인되는데, 안양암본에서는 船首와 船尾에 ‘般若龍船’, ‘超苦海之慈航’이라 기록된 幡을 꽂아 반야용선의 성격을 표현하였다(도 19, 도 19-1). 般若와 慈航의 기록은 이는 앞서 살펴본바 있는 고판화박물관본과 동일하여(도 2), 시간의 간극이 있으나 이른 시기에 성립된 般若船과 慈航의 개념이 조선후기 般若龍船圖의 도상과 용어 성립에 영향을 주었을 가능성이 크다.

20세기에 이르러 반야용선 도상의 구성요소가 단순화되는데, 이는 반야용선도에 등장하

53 “此寺創建重修 化主施主 都監別座 大小有功德主 佛糧獻畜施主 燈燭施主 道場內外 有主無主孤魂 於西方極樂世界 上品上生之○出瑞也” 문화재청·성보문화재연구원, 앞의 책, p. 232 참조.



도 19 <반야용선도>, 20세기 전반, 비단에 채색, 76.0×203cm, 서울 안양암



도 19-1 도 19의 부분



도 20 <반야용선도>, 토벽에 채색, 227.5×288.5cm, 경남 양산 통도사 극락보전 외벽

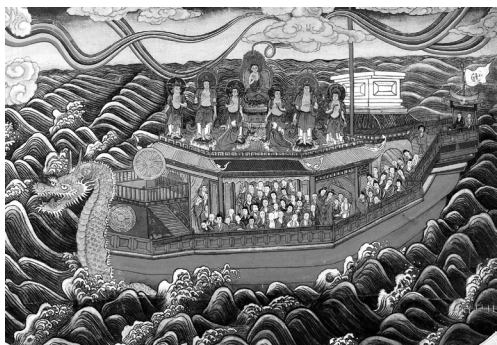


도 21 <반야용선도>, 20세기 전반, 판벽에 채색, 경북 문경 대승사 극락전 외벽

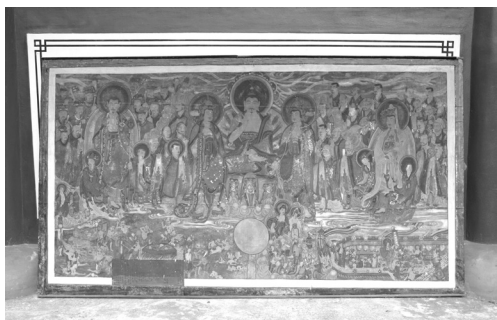
는 선실의 표현에서 확인할 수 있다. 이 시기 반야용선 도상에는 휘장으로 장식된 船室이 표현되거나 전각형 선실이 배치되는 등 장식적인 요소가 추가되었다. 이러한 특징은 20세기 초에 가까울수록 더욱 두드러지게 나타나는 것으로 짐작된다. 통도사 극락전 외벽의 <반야용선도>(도 20)에는 아미타삼존을 생각하고 전각형의 선실을 표현하였으며,<sup>54</sup> 청룡사 <반야용선도>(도 10), 보광사 <반야용선도>(도 15), 은하사 <반야용선도>(도 17), 대승사 <반야용선도>(도 21)는 휘장으로 장식된 선실을 마련하여 아미타삼존과 승속을 분리하여 표현하였다. 특히 청룡사본에는 휘장으로 이루어진 선실을 배치하여 아미타삼존과 주악천인, 僧俗을 가득 채웠지만 船首와 船尾에는 반야용선을 극락으로 인도하는 인로왕보살이나 중생 구제의 성격을 지닌 지장보살을 표현하지 않고 노 젓는 사공만 배치하였다. 이는 조선후기 반야용선 도상의 성격이 점차 사찰이나 전각을 장엄하기 위한 소재, 대중 교화용 도상으로 인식되는 과정을 보여주는 예라 할 수 있다.

<sup>54</sup> 극락보전은 공민왕 18년(1369) 聖谷大師가 건립한 것으로 전하는데, 현재의 건물은 18세기 초 영산전·약사전을 중창할 때 개·보수된 후 20세기 초에 수리된 것으로 추정된다. 극락보전의 벽화는 1740년 <아미타후불도>를 조성한 任閑·喜心 등이 단청 중수에도 참여했을 것으로 생각되지만, 현재 전하는 금강역사도, 산수도 등이 20세기 이후 개체되고 있어 반야용선도 역시 유사한 시기에 제작·후보 되었을 것으로 생각된다. 문화재청·성보문화재연구원, 『한국의 사찰벽화-경상남도 I』(문화재청·성보문화재연구원, 2008), p. 96.

한편 안양암본(도 19)에는 배의 앞쪽에 4보살과 승려를 배치하고, 반대편에는 俗人の 남성 과 여성을 그려 根機에 따라 구별되는 당시의 신앙관을 표현하였다. 안양암본에는 새로운 구성 요소로 팔각지붕의 전각이 등장하는데, 이는 현존하는 염불당의 표현과 동일하여 반야용선 도상이 점차 세속화되는 과정을 확인할 수 있다. 또한 염불당의 표현은 안양암본이 염불당이 건립된 이후인 1915년 경에 제작되었음을 짐작할 수 있는 근거이다. 이렇듯 안양암본은 기존의 불화와 다른 새로운 도상과 표현을 시도하였는데, 이는 화승의 개별적 성향과 연관되는 듯 하다. 이와 관련하여 20세기 초 안양암에는 古山 竺演이 많은 불화를 제작하는데,<sup>55</sup> 새로운 도상과 기법을 채택한 축연의 제작태도는 새로운 구성 요소가 등장하는 안양암본의 제작자를 짐작할 수 있는 근거가 된다. 이는 1921년에 제작된 심우사 〈일심삼관문도〉(도 22)를 통해서도 알 수 있다. 심우사본 반야용선에는 계단으로 연결된 2층의 전각형 건축물을 배치하고, 佛菩薩과 왕생자를 분리하여 표현하였다. 화기에는 出草 수화승 축연과 般若船을 출초한 淨順이 함께 기록되어 있는데,<sup>56</sup> 실제 건축물과 반야용선을 결합시킨 형식이 안양암본과 유사하다. 안양암에서 활동했던 축연이 심우사본 불사에 참여했다는 점은 축연이 반야용선 도상을 인지하고 있었을 가능성을 추정할 수 있는 근거가 된다.



도 22 〈일심삼관문도〉 부분, 1921, 면에 채색, 217×161.5, 8cm, 경남 심우사 소장 『한국의 불화5』, 성보문화재단연구원, 1997)



도 23 <극락왕생도>, 1940, 면에 채색, 140.7×275.5cm, 제주 관음사

이렇듯 20세기에 이르러 반야용선 도상은 화승의 草本이나 화승들의 교류를 통해 확산되었을 것으로 짐작된다. 1940년 제

55 최엽, 「20세기 전반 佛畫의 새로운 동향과 畫僧의 입지: 서울 安養庵의 佛畫를 중심으로」, 『미술사학연구』 266(한국 미술사학연구회, 2010), p. 192.

56 一心三關門諸天宮殿修善上生 慕果修因 釋尊誕生二千九百四十八年辛酉三月初一日 起始 灌佛日告功仍奉安于 佛教中央布教所說法殿內 當時職員 監督晦光師璿 證明寶潭普荷 庶務 智相世信 教務活淵世觀 財務大雲尊雨 出草 古山 竺演 書工鶴松學訥 草庵世復 般若船出草 畫工淨順沙彌 信士李秉球, 『한국의 불화5』(성보문화재단연구원, 1997), p. 261.



도 24 <감로도>, 1945, 비단에 채색, 전남 영암 망월사 극락전 소장(『감로탱』, 藝耕, 1995)

주도 관음사 <극락왕생도>(도 23)에는 지옥도와 반야용선도가 함께 표현되어 있다. 이 불화는 화승 日燮의 작품으로 <甘露草>, 망월사 <감로도>(도 24) 등에도 동일한 형식의 반야용선 도상이 묘사되어 있어, 한 화승이 초본을 공유하며 동일한 모티프를 반복적으로 그린 것을 알 수 있다. 특히 일섭은 1922년 普應 文性에게 그림을 배우기 위해 서울 창신동 안양암을 찾았으며, 이후에

도 고산 축연, 춘화 만총 등 당대 명인의 문하를 전전하며 수업을 게을리 하지 않았다고 하는 기록이 전한다.<sup>57</sup> 이를 통해 축연의 畫風이 일섭에게 受用되었을 것으로 보여지며, 이러한 교류 속에서 반야용선 도상에 대한 인식도 함께 수용되어 확산되었을 것으로 짐작된다.

## V. 조선후기 般若龍船圖와 念佛信仰의 관계

조선후기의 반야용선도는 조선전기 형식을 계승하면서, 인로왕보살과 지장보살의 결합, 반야용선을 이끄는 나룻배의 표현 등 새로운 모티프를 추가하여 구제의 대상과 방편에서 조선전기 용선 도상보다 포괄적인 시각을 제시하고 있다. 이 시기의 반야용선에 보이는 도상적 특징은 당시의 불교신앙, 특히 정토왕생사상과 밀접한 관련이 있을 것으로 추정된다. 본 장에서는 조선후기에 이르러 반야용선도가 급격하게 증가한 이유는 무엇이며, 도상의 변화에는 어떠한 신앙이 근거가 되었는지를 살펴보고자 한다.

조선후기에 淸虛 休靜(1520~1604)과 그의 제자인 鞭羊 彦機(1581~1644)는 徑截門·圓頓門·念佛門을 강조한 三門修學을 제창하고,<sup>58</sup> 捌關의 『三門直指』(1769)에서는 삼문을 동등한 수행문이라고 강조하였다.<sup>59</sup> 조선후기 삼문 가운데 염불문이 포함된 것은 조선후기 불교의 가장 큰 특징으로 염불 수행이 禪·敎와 나란히 수행문의 하나로 거론되었다는 점이 주목된다.

염불은 신라시대 이후로 가장 대중적인 수행이지만 독자적인 종파를 형성하지 못하고 禪

57 예용해, 『예용해전집 1 인간문화재』(대원사, 1997), pp. 237-238.

58 이종수, 「조선후기 불교의 수행체계 연구」(동국대학교대학원 박사학위논문, 2010), p. 225.

59 『三門直指』(『韓國佛教全書』 10卷, p. 139.) “三門 互爲先後 不可以言勝劣次”

宗과 敎宗에 흡수되었는데, 조선시대에 이르러 서서히 서방정토를 방편으로 인정하는 경향으로 나타나기 시작했다. 특히 명종 대에 불교를 중흥하였던 虛應 普雨(1509~1565)는 儒·佛·道一體, 禪·敎·淨一體를 주장하며 조선후기 삼문수학의 발판을 마련하였으며, 청허 휴정은 참선문과 염불문을 수행법으로 제시하는 한편 유심정토와 서방정토를 동시에 언급하며 염불을 권장하였다. 뿐만 아니라 편양 언기는 염불문을 통해 서방을 향해 자성미타를 염불하는 것이라고 하여 선 수행과 융화된 서방정토를 피력하였다.<sup>60</sup>

휴정 문하의 門派는 깨달음의 가장 빠른 수단으로 慈航을 언급하였다. 편양 언기는 『鞭羊堂集』(1647)에서 중생을 위해 세운 16관문을 설명하고, 무수히 많은 사람들을 구원하는 가장 쉬운 방편으로 慈航을 제시하였다.<sup>61</sup> 霽月 敬軒(1544~1633)은 『霽月堂大師集』(1637)에서 般若 慈航의 구원을 통한 왕생 개념을 강조하였다.<sup>62</sup> 이와 관련하여 안양암 〈반야용선도〉의 ‘般若龍船’, ‘慈航’의 기록은 자항이 반야용선과 같은 맥락에서 인식되었음을 보여주는 좋은 자료이며, 17세기 정토신앙 속에서 형성되었던 자항의 인식체계가 18~19세기 이후 반야용선 도상의 시각화에도 영향을 주었음을 보여준다. 특히 안양암본에는 현재 안양암의 염불당이 도해되어 있는데, 당시 염불당은 수많은 대중을 수용하여 예불행위가 이루어진 장소로서 이를 통해 극락왕생을 염원하는 결사운동인 寺刹契와 반야용선 도상의 연관성을 짐작해 볼 수 있다.<sup>63</sup> 또한 안양암에서 1913년까지 총 2회에 걸쳐 萬日念佛會를 열었던 것을 볼 때 안양암과 염불신앙과의 관계를 짐작해 볼 수 있다.<sup>64</sup>

조선후기 염불신앙은 萬日會 또는 萬日念佛會, 念佛契 등으로 불리는 寺刹契 활동을 통해 체계화되었다.<sup>65</sup> 萬日會란 염불 수행하는 사람들이 모여 독송·염불하는 법회로써 17세기 말 이후 활발하게 전개되었다. 1만일의 기간을 정하여 만일동안 쉬지 않고 ‘南無阿彌陀佛’을 염불하여 극락왕생을 염원하는 결사운동인 만일회는 극락왕생인 정토사상에 사상적 배경을 두고 來

<sup>60</sup> 李載昌, 「朝鮮時代 禪師의 念佛觀」, 『韓國淨土思想』(동국대학교 불교문화연구원, 1995), pp. 259~271.

<sup>61</sup> 「願佛表」, 『鞭羊堂集』 卷3(『韓國佛敎全書』 8卷, p. 258.) “發四十八願 願願皆爲度生 開十六觀門 門門盡是攝化 常爲苦海之慈航 救提淪溺者無數 恒作蓮鄉之捷徑”

<sup>62</sup> 주석 21 참조.

<sup>63</sup> 안양암 염불당은 팔작지붕의 건물로 정면은 4칸, 측면 4칸의 규모로써 원래는 大房으로 지어져 온돌방에 마루와 부엌이 있는 구조이다. 염불당 맞은편에 있는 대웅전에 비해 3~5배 이상 큰 규모이며, 많은 대중을 수용하여 예불행위가 이루어진 공간이다. 孫信榮, 「19世紀 佛敎建築의 研究-서울·경기지역을 중심으로」(동국대학교대학원 박사학위논문, 2006), p. 132 및 pp. 181-183.

<sup>64</sup> 김성도, 「조선시대 말과 20세기 전반기의 사찰건축 특성에 관한 연구」(고려대학교대학원 박사학위논문, 1999), p. 68.

<sup>65</sup> 불교는 조선후기의 특수한 상황 속에서 사찰의 승려와 신도가 함께契를 조직하여 사찰에 경제적 이익을 보태는 補寺 활동을 전개하였다. 서민 경제력의 사원 내 유입은 신앙의 대중화라는 불교에 있어 祈福의 이고 呪術의 인 요소를 가중시켰다. 寺刹契 관련 논문은 한상길, 「朝鮮後期 寺刹契 研究」(동국대학교대학원 박사학위논문, 2000), pp. 36-38 참조.

世的救援思想, 他力的 신앙관을 강조한 것이다. 이러한 불교신앙의 형태는 불교미술 조성에도 영향을 끼친 것으로 짐작된다. 특히 건봉사는 만일염불회가 성행한 사찰로서 1961년까지 총 6차에 걸쳐 만일회가 개최되었다.<sup>66</sup> 그중 靈岩 就學은 제3회 만일회의 설립을 주도했던 승려로서 <토굴가>의 작가로 알려져 있는데,<sup>67</sup> <토굴가>는 당시에 인기를 끌었던 불교가사로서 반야용선을 타고 서방정토로 극락왕생하자는 내용을 담고 있다.<sup>68</sup> 영암 취학이 건봉사 만일회 개설을 주도한 점은 이 가사가 念佛을 강조하는 법회에서 불렀을 가능성을 제시하며, 반야용선의 상징성이 대중적인 면을 가지고 확산되는 계기가 되었을 것으로 생각된다.<sup>69</sup>

이렇듯 염불신앙과 불교가사, 반야용선의 관계는 조선후기 반야용선도의 유행에 어느 정도 영향을 준 것으로 짐작된다. 불교가사에서 반야용선과 관련된 내용은 약 8건으로 靈駕薦度儀式에서 반야용선의 위치를 보여준다(표 2). 불교 가사가 수록된 『念佛普勸文』은 조선후기 반야용선 도상과 관련되는 가장 이른 기록이다. 『염불보권문』은 여러 경전에서 염불과 관련된 글을 채록하여 간행한 글로 卷末에 「서왕가」, 「회심가」 등의 불교 가사를 수록하고 있다. 현존하는 판본으로는 醴泉 龍門寺本(1704), 修道寺本(1765), 桐華寺本(1764), 妙香山 龍門寺本(1765), 海印寺本(1776), 禪雲寺本(1787) 등이 전하며, 여섯 번에 걸쳐 覆刻과 改刻 등이 이루어진 것으로 확인되어 조선후기에 유행한 불서임을 알 수 있다.<sup>70</sup> 특히 용문사본의 「나옹화상서왕가」에는 念佛人을 태우고 극락으로 가는 지혜의 배[般若船]와 구품연대에 앉아 있는 염불인 등을 기록하였는데, 이는 은해사 <염불왕생접경도>의 도상과 일치한다. 따라서 「나옹화상서왕가」는 18세기 반야용선 도상이 불화에 등장하는데 신앙적 근간으로 작용했을 것으로 짐작된다.<sup>71</sup>

<sup>66</sup> 발징화상이 건봉사에서 31인의 승려와 1800명의 재가자와 함께 염불 수행하여 왕생극락하였다라는 기록을 시작으로, 1801년에 제2차 만일회가 개설되었으며, 1851년에 제3차 만일회, 1881년에 제4차 만일회, 1908년에 제5차 만일회, 1921년에 제6차 만일회가 조직되었다. 이에 대해서는 이종수, 「19세기 건봉사 만일회와 불교사적 의미」, 『동국사학』49(동국사학회, 2010), pp. 297-298 참조.

<sup>67</sup> 김종진, 「<토굴가>전승의 경로와 문학사적 의의」, 『우리어문연구』25(우리어문학회, 2005), p. 430.

<sup>68</sup> 임기중, 『불교가사』4(동국대학교 부설 역경원, 1993), p. 22. “... 나 올그리 다러가오 날마다 저갈염반고 우리국왕 부모형제 천상인간 지옥중의 일체중싱 고흔들을 반야용선 갖치타고 연귀회상 가스이다 삼보전의 마지하고 보제중싱 축원후의 그마귀을 물여다가 목부러진 나무숙갈 귀씨진 표조박의 슌분식 공양하니 선열식이 아니온가 이런선경 다시잇나 이런낙을 마다하고(말줄 필자).”

<sup>69</sup> 이외에도 1802년 기록에서는 “아미타불을 한번씩 염송한다면 범계의 중생들이 모두 삼보의 뗏목을 타고 彼岸의 하늘에 오를 것이다”라고 하여 염불과 船의 연관성을 확인할 수 있다. 『新創萬日會事蹟日記』. “難事限萬日 三十年之內 日日祝聖歲之萬歲 日日誦彌陀之萬聲 三十年之外 我與法界生靈 共乘寶筏 咸登彼岸天壤之間 豈多有如是之慶哉” 『乾鳳寺本末事蹟』, pp. 29-30 참조.

<sup>70</sup> 이종수, 앞의 논문(동국대학교대학원 박사학위논문, 2010), pp. 178-179.

<sup>71</sup> 이용윤, 앞의 논문, p. 83; 「나옹화상서왕가」의 내용은 다음과 같다. “육근 문두에 자취업슨 도적은 나며들며 흐느중 에 번로심 베쳐노코 지혜로 배를무에 삼계바다 건네리라 넘불중생 시러두고 삼승 땀때에 일승독글 드라두고 훈풍은 순치블고 비운은 설도논디 인간을 생각하니 슬프고 설운지라” 김종진, 「서왕가」 전승의 계보화와 구술성의 층위, 『韓國 詩歌研究』18(한국시가학회, 2005), pp. 87-88.

이후 19세기는 불교가사에 반야용선의 용어가 본격적으로 등장하는 시기로 불교가사에 서는 念佛人이 반야용선에 올라 극락왕생하는 과정을 자세하게 서술하고 있다. 『往生歌』에서는 구품연대에서 내려온 반야용선이 念佛衆生과 接引하여 인로왕보살과 八菩薩의 호위를 받으며 극락왕생하는 과정이 기록되어 있다.<sup>72</sup> 이는 조선후기 반야용선도에 수많은 왕생자를 念佛人으로 인식했던 개념과 일치하는 것으로 반야용선 도상의 성격이 문학과 불화에서 공유되고, 각종 의례를 통해 대중화되었음을 알 수 있다.<sup>73</sup>

이상의 내용을 종합해 보면, 조선후기에 반야용선은 현세구복적인 염불신앙과 결합되어 폭넓게 인식되었을 것으로 생각되며 般若에 船, 龍船, 慈航 등이 결합된 점을 통해 반야선 사상의 영향을 짐작할 수 있다. 『淨土紺珠』(1882)에서는 般若船을 아미타신앙과 함께 기술하고, 碧巖性聰(1631~1700)이 숙종 12년(1686) 낙안 澄光寺에서 開刊한 『淨土寶書』에 『樂邦文類』를 인용한 것으로 확인되어,<sup>74</sup> 조선후기 반야용선 도상의 용어와 성격이 고려시대 이후 성립된 반야선 사상과 연관된 것으로 짐작된다. 따라서 반야용선 도상은 사상적 근간을 반야선에 두고 있었을 가능성이 높다. 또한 조선후기에는 반야용선이 염불신앙과 결합되어 수많은 중생의 극락왕생을 강조하며 대승적인 불교관을 시각화한 도상으로 발전했던 것으로 생각된다. 이렇듯 조선후기 반야용선도는 승려·사찰·일반인 등 기층 백성의 불사 참여 및 민간에서 유행하던 신앙의 수용과 정착 등 당시의 신앙관과 사회상을 반영하며 변화·발전한 것이라 할 수 있다.

표 2 조선후기 불교가사에 기록된 반야용선의 용어와 내용

제목	내용
往生歌	가뭇시다 가뭇시다 조흔國土 가뭇시다 天上人間 두어두고 極樂으로 가뭇시다 / 極樂이라 하는곳은 온갖苦痛 전혀업서 黃金으로 쌓이되고 蓮꽃으로 臺를지어 / 阿彌陀佛 主人되고 觀音勢至 補處되야 四十八願 세우시고 九品蓮臺 버리시사 / 般若龍船 내어보내 念佛衆生 接引할제 八菩薩이 護衛하고 引路王菩薩 檣을 저며 / 諸天音樂 가진風流 天童天女 춤을추며 五色光明 어린곳에 生死大海 건너가서 / 蓮胎中에 化生하고 無量福樂 受用하며 너도나도 差別업시 畢竟成佛 하고마네 / 壯하도다 우리 兄弟 同共發心 大願으로 虛送歲月 하지안코 하로밧비 阿彌陀佛 / 唯心淨土 어데이며 自性彌陀 누구런가 念萬念 無念으로 返照自性 間斷업시. (밑줄 필자) <sup>75</sup>

72 임기중, 『불교가사』 4(동국대학교 부설 역경원, 1993), pp. 22-24.

73 아누마 준이치(天沼俊一)가 1931년 9월 20일 범어사를 기행하면서 쓴 글에서 “鐘樓 옆에는 괘불대가 서 있으며, 이 괘불대에 긴 장대를 세워 끈을 彌陀殿 앞까지 연결한 뒤 형겼 및 사슬들과 이 외에 여러나 보살이 탄 배를 만들어 달아매었다”고 설명하고 마치 정토를 향해 떠나는 보살선으로 대응전은 사해에 떠있는 불국토를 연상시킨다고 기록하였다. 天沼俊一, 『朝鮮紀行(中)一金井山梵魚寺』, 『東洋美術』 4(東洋美術硏究會, 1937), pp. 79-83. 이를 통해 조선후기 이후 반야용선은 탕화·벽화·번 뿐만 아니라 의례를 장엄하기 위한 조형물로도 제작되었던 것을 알 수 있다.

74 이종수, 앞의 논문(동국대학교대학원 박사학위논문, 2010), p. 156.

토굴가	영산회상 세존님이 이세상이 설스오니 니을그리 다러가오 도솔천 님원궁의 / 미력보살 미력보살 이 세상이 괴로오니 나을그리 다러가오 남희상 보타스의 / 관음보살 관음보살 이세상이 하스르니 나을그리 다러다가 불상헌 병든즈와 / 만병회춘 헝스이다 환희스 즈비원중 지장보살 지장보살 팔만스천 모든지옥 / 처처몸을 낫픈다시 우리국왕 부모형제 어니곳가 계시오니 어서갓지 제도하여 / 동왕국낙 헝스이다 서방정토 연화회의 아미타불 아미타불 오탁악세 괴로오니 / 나을그리 다러가오 날마다 저 갈염받고 우리국왕 부모형제 천상인간 지옥중의 / 일체중심 고히들을 <b>반야용선</b> 갖치타고 연귀회상 가스이다 삼보전의 마지하고 / 보제중심 축원후의 그마귀를 몰여다가 목부러진 나무숙갈 귀시킨 표 조박의 / 스분식 공양헝니 선열식이 아니온가 이런선경 다시잇나 이런낙을 마다하고. (밀줄 필자) <sup>76</sup>
용선가	<b>반야용선</b> 지여널제 서님 거등보소 사성애로 뉘를삼고 칠대주로 뉘를달고 / 생사해를 건너보세 황금 대상 청공명월 황홀하고 팔공덕수 오색연화 페어있고 / 칠보행수 앵무공작 하는소리 염불염법 염성 장한소리 가지가지 나라든다 사십팔월 / 벳을삼아 어서가세 어서가세 심개중생들아 도사중 거등보 소 무량수불 반야용선 / 높이안자 십이광명 장하오며 일체중생 꿈들깨소 나를 따라 이배에 오르기를 / 실시마소 만일한번 실시되고 보면 무량겁내 다시보기 어렵도다 어서가세 어서가세. (밀줄 필자) <sup>77</sup>
용선타령	<b>반야용선</b> 을 지여보자 반야용선이 엇썬한요 순금으로 전치하고 벽으로 난간하고 / 산호만호 호박 진주 칠보로 장음헝히 반야용선 한가온터 아미타불 관음세지 / 사자디상의 묘세노코 압입물뒤은 인노왕보살 접인중심 하옵시고 된입물른 지장보살 / 교화중심 하옵시고 팔부신장 옹위하고 삼십삼 천 독립독여 상히시위하고 건달바의 / 가진풍유 반공중이 쿵쿵하고 효자충신은 노을젓고 효부열여 은 돛디을갓고 부난바람은 / 요풍이요 발근광명 순월리라 조주청다 운문효병 다일시의 교양하고 요 풍순풍 / 짝을하야 심만팔천 너른바다 순식간의 건너간이 극낙식계가 그안인가 나무아미타불. (밀 줄 필자) <sup>78</sup>
무상가	백발이 아닌가 <b>반야용선</b> 을 모아노코 오락악모는 이가운데 인의예지로 양뉘라라 / 不可사의를 지레 신통 효자충신은 노를젓고 대자대비를 베풀으사 효부열녀는 닳을감아 / 사마세제는 남십부주 한가 운데는 아미타불 / 주인되고 강강중생을 모아노코 관음세지. (밀줄 필자) <sup>79</sup>
佛宗教歌	노소고를 못면헝이 영영불님 심묘법은 윤회심스 불수헝이 팔만장경 설한법과 / 역디조스 지시헝신 심 외무불 불시심 역역기도 일녀썬라 천만스업 다히보와도 / 마음헝나 주장이 알기쉽다 우리중법 자심 박계 다시업소 이천구릭 오십이세 / <b>반야용선</b> 신역으로 심스디히 도피헝 허허중교 장헝시다 유통정법 만만세라 / 만세만세 만만세라 우리종교 무량세라. (밀줄 필자) <sup>80</sup>
別別回心曲	이설법을 들은후에 저기저기 저극낙을 어서가서 무상복낙을 정득할줄 / 왜모르오 일체중생은 심행 대로 몽한중생은 정독후에 선근종자를 연을맺어 지혜심을 / 이뤄놓고 법성토 너른뜰에 수월도량을 널리따아 생사대해를 건너갈제 <b>반야용선</b> 을 / 몽아놓고 효자충신은 노를젓고 효부열여는 닳을감아 한가운데는 아미타불을 모셔놓고 / 좌우보처 관음세지 양대보살은 천동천녀가 시위를 하고 팔부신 장이 옹위하야 서해바다 / 주지과시는 사가라용왕은 도변수요 이물에는 / 인노왕보살이 기로성으로 앉으시고. (밀줄 필자) <sup>81</sup>

75 임기중, 앞의 책(동국대학교 부설 역경원, 1993), pp. 22-24.

76 임기중, 『불교가사』 5(동국대학교 부설 역경원, 1993), p. 86.

77 임기중, 『불교가사: 원전연구』(동국대학교 출판부, 2000), p. 667.

78 임기중, 위의 책, p. 673.

79 임기중, 『불교가사』 1(동국대학교 부설 역경원, 1993), pp. 61-67.

80 임기중, 앞의 책(동국대학교 출판부, 2000) p. 768.

81 임기중, 『불교가사』 2(동국대학교 부설 역경원, 1993), pp. 133-143.

## VI. 맺음말

이상에서 조선후기에 대중화된 반야용선도를 중심으로 도상의 연원과 전승 양상 및 신앙적 특징을 살펴보았다. 불화 속 반야용선도는 바다를 항해하는 배와 불법을 수호하고 불법에 歸依하는 중생을 지켜주는 龍이 결합된 모습으로 등장하며, 현실세계와 이상세계를 연결해 주는 매개체이자 다수의 중생을 극락으로 인도하는 수단인 ‘般若船’이 신앙적 근간이 된다. 중국 唐代에 형성된 반야선 사상은 宋代 四明知禮에 의해 구체적인 수행법으로 변화되어 念佛結社를 통해 대중화되었다. 용선의 초기적 표현은 中國 四川省 大足石窟 第245號 窟龕의 〈觀無量壽經變相〉에서 확인되는데, 이는 조선전기 아미타신앙에서 이해되는 용선 도상과 일치하여 왕생자를 정토로 실어오는 용선의 모티프의 淵源을 확인할 수 있다.

우리나라에서는 13세기 말에 반야용선 도상이 나타나기 시작하여 조선전기에서 조선후기로 이어졌다. 묘만지소장 〈미륵하생경변상도〉는 고려후기의 왕실 중심의 정토사상을 반영된 불화로써 반야용선 도상이 지닌 자력적인 신앙 형태를 알 수 있다. 특히 翰林院과 文翰署에 소속된 李夢遊와 李晟의 기록을 통해 반야용선 도상을 제작할 당시 화승 뿐만 아니라 왕실, 유학자들도 반야선을 인식하고 있었음을 추정할 수 있다.

조선전기에는 용선 도상이 당시 변화된 정토신앙과 결합하여 아미타불의 본원력을 통한 往生, 즉 극락으로 가는 가장 빠른 수단으로 변화되었다. 호린지 소장 〈觀經十六觀變相圖〉와 『月印釋譜』, 龍泉寺刊 〈龍船圖〉 등을 통해 조선전기에 용선 도상이 아미타신앙과 결합되는 과정을 볼 수 있었으며, 아울러 조선전기 반야용선 도상이 왕실과 민간에 상당히 유포되었음을 짐작할 수 있다. 특히 당시에 사찰 판본으로 제작된 〈용선도〉는 판화라는 매체를 통해 많은 대중들에게 반야용선 도상을 알리는데 결정적인 역할을 한 것으로 보인다.

조선후기에는 반야용선도가 염불수행의 신앙과 함께 다수 제작되었다. 1750년에 제작된 은해사 〈염불왕생첩경도〉는 용선에 수많은 念佛人이 승선한 장면을 표현하였는데, 이는 반야용선 도상이 ‘念佛’의 신앙과 결합함을 의미하며 반야용선 도상이 적어도 18세기에는 누구나 도달할 수 있는 극락왕생을 상징하는 도상으로 인식되었음을 보여준다. 이와 관련하여 『念佛普勸文』에 수록된 「나옹화상서왕가」에도 용선 도상에 관련된 내용이 수록되어 있는 사실은 당시 유행했던 불교가사가 불화 제작에도 반영되었음을 말해준다. 또한 靈岩 就學이 주도한 건봉사 만일회와 그가 지은 〈토굴가〉는 반야용선이 念佛을 강조하는 寺刹契와 결합하여 대중화되었음을 보여주는 중요한 자료라 할 수 있다. 결국 반야용선도는 불교의 반야사상과 극락왕생을 상징하는 용선의 개념이 결합하여 출현한 도상으로서, 서방정토로의 왕생사상을 단적으로 보여주

는 대표적인 불화라 할 수 있다. 앞으로 중국과 일본 불화의 자료가 축적되고, 조선전기에서 후기로 이어지는 100여 년의 간극을 설명할 수 있는 기록과 유물에 대한 자료가 발견된다면 반야용선도의 성격이 더욱 명확하게 밝혀질 것으로 기대된다.

**\*주제어(Key Words)** 반야선(般若船, Prajna Boat), 반야용선도(般若龍船圖, Prajna Dragon Boat paintings), 용선(龍船, Dragon Boat), 염불신앙(念佛信仰, Faith in Buddhānusmṛti), 불교가사(佛敎歌辭, Buddhist Lyrics)

■ 투고일 2013년 11월 29일 | 심사개시일 2013년 12월 7일 | 심사완료일 2014년 1월 13일 ■

## 참고문헌

### 1. 史料

- 『大方廣佛華嚴經』
- 『大乘大集地藏十輪經』
- 『東文選』
- 『法苑珠林』
- 『三門直指』
- 『續高僧傳』
- 『宋高僧傳』
- 『樂邦文類』
- 『禮念彌陀道場懺法』
- 『陽村先生文集』
- 『念佛鏡』
- 『銀海寺寺誌』
- 『仁王般若陀羅尼』
- 『淨土紺珠』
- 『霽月堂大師集』
- 『千手千眼觀世音菩薩廣大圓滿無礙大悲心陀羅尼經』
- 『千手眼大悲心咒行法』
- 『鞭羊堂集』
- 『韓國佛教全書』

### 2. 圖錄

- 『감로탱』, 藝耕, 1995.
- 『大足石刻雕塑全集』北山石窟卷, 重慶出版社, 1999.
- 『寺刹所藏 佛畫調査』2, 文化財管理局 文化財研究所, 1989.
- 『日蓮と法華の名寶』, 京都國立博物館, 2009.
- 『한국미술 속 용 이야기』, 호암미술관, 2012.
- 『한국의 사찰벽화-인천광역시·경기도·강원도』, 문화재청·성보문화재연구원, 2006.
- 『한국의 사찰벽화-충청남도·충청북도』, 문화재청·성보문화재연구원, 2007.
- 『한국의 사찰벽화-부산광역시·경상남도』, 문화재청·성보문화재연구원, 2009.

『한국의 불화 2-通度寺 本寺篇』, 성보문화재연구원, 1996.

『한국의 불화 5-海印寺 本末寺篇』, 성보문화재연구원, 1997.

### 3. 著書 및 論著

강인선, 「高麗後期 彌勒下生變相圖 研究」, 원광대학교대학원 석사학위논문, 2013.

김성도, 「조선시대 말과 20세기 전반기의 사찰건축 특성에 관한 연구」, 고려대학교대학원 박사학위논문, 1999.

김영배, 『역주 월인석보 제7·8』, 세종대왕기념사업회, 1993.

김은희, 「四明知禮의 天台淨土觀 研究」, 동국대학교대학원 박사학위논문, 1997.

김정희, 「高麗末·朝鮮前期 地藏菩薩畫의 考察」, 『考古美術』 157, 1983.

\_\_\_\_\_, 『조선시대 지장시왕도 연구』, 일지사, 1996.

김종진, 「〈서왕가〉 전승의 계보학과 구술성의 층위」, 『韓國 詩歌研究』 18, 2005.

\_\_\_\_\_, 「〈토굴가〉 전승의 경로와 문학사적 의의」, 『우리어문연구』 25, 2005.

문용호, 「朝鮮時代 阿彌陀淨土圖 研究」, 동국대학교대학원 석사학위논문, 2011.

박도화, 「朝鮮 前半期 佛經版畫의 研究」, 동국대학교대학원 박사학위논문, 1998.

박은경, 「조선전기 불화의 서사적 표현, 佛敎說話圖」, 『美術史論壇』 21, 2005.

손신영, 「19世紀 佛敎建築의 研究-서울·경기지역을 중심으로」, 동국대학교대학원 박사학위논문, 2006.

오대혁, 「안락국태자경과 이공본풀이의 전승 관계」, 『불교어문논집』 6, 2001.

유경희, 「朝鮮 後期 白衣觀音壁畫의 圖像과 信仰 研究」, 『미술사학연구』 265, 2010.

유마리, 「韓國 觀經變相圖와 中國 觀經變相圖의 比較 研究」, 동국대학교대학원 박사학위논문, 1992.

\_\_\_\_\_, 「朝鮮後期 觀經十六觀變相圖-관경변상도의 연구(II)」, 『佛敎美術』 12, 1994.

이선희, 「古山堂 竺演作 安養庵神衆圖 研究」, 『강좌미술사』 30, 2008.

이승희, 「高麗後期 淨土 佛敎繪畫의 研究: 天台·華嚴 신앙의 要素를 중심으로」, 홍익대학교대학원 박사학위논문, 2011.

이용윤, 「神勒寺 極樂殿 壁畫」, 『충북사학』 20, 2008.

\_\_\_\_\_, 「조선 후기 경상도 지역에서 제작된 觀經十六觀變相圖와 念佛禪」, 『美術史論壇』 36, 2013.

이재창, 「朝鮮時代 禪師의 念佛觀」, 『韓國淨土思想』, 1995.

이종수, 「조선후기 불교의 수행체계 연구」, 동국대학교대학원 박사학위논문, 2010.

\_\_\_\_\_, 「19세기 건봉사 만일회와 불교사적 의미」, 『동국사학』 49, 2010.

임기중, 『불교가사』, 동국대학교 부설 역경원, 1993.

\_\_\_\_\_, 『불교가사: 원전연구』, 동국대학교 출판부, 2000.

장일규, 「고려 광종대 유교적 정치이념과 崔行歸」, 『한국학논총』 34, 2010.

정우택, 「來迎寺 阿彌陀淨土圖」, 『佛敎美術』 12, 1994.

- \_\_\_\_\_, 「銀河寺 舊藏 龍船接引圖」, 『神魚山 銀河寺 十王殿 壁畫 保存處理 報告書』, 2000.
- 최경원, 「조선 전기 불교회화에 보이는 ‘接引龍船’ 도상의 淵源」, 『미술사연구』25, 2011.
- 최 엽, 「20세기 전반 佛畫의 새로운 동향과 畫僧의 입지: 서울 安養庵의 佛畫를 중심으로」, 『미술사학연구』 266, 2010.
- 충청대학박물관, 「제천 신륵사 극락전 벽화 및 단청」, 『충청대학박물관 학술논총』19, 2006.
- 한상길, 「朝鮮後期 寺刹契 研究」, 동국대학교대학원 박사학위논문, 2000.
- 홍윤식, 『高麗佛畫의 研究』, 동화출판사, 1984.
- 황금순, 「朝鮮末期 觀音菩薩圖의 諸 樣相」, 『불교미술사학』8, 2009.
- 守屋正彦, 『すぐわかる日本の佛教美術』, 東京美術, 2003.
- 天沼俊一, 「朝鮮紀行(中)一金井山梵魚寺」, 『東洋美術』4, 1937.
- 若杉準治, 「絵卷 華嚴宗祖師絵伝」, 『日本の美術』413, 至文堂, 2000.
- 勝木言一郎, 「龍」, 『日本の美術』510, 2008.
- 福原隆善, 「善導教學と趙宋天台-特に知禮の淨土教をめぐって」, 『印度學佛教學研究』25-2, 1977.

## 국문초록

般若龍船圖는 무수한 중생이 生死의 바다를 건너 극락으로 가는 모습을 그린 그림으로, 大雄殿과 極樂殿 등을 비롯한 불전에 봉안되거나 사찰의 외벽에 장엄되는 불화이다. 반야용선은 일반적으로 현실 세계와 이상세계를 연결해 주는 매개체이자 다수의 중생을 극락으로 인도하는 수단으로 ‘般若船’ 사상이 신앙적 근거가 된다. 반야선은 재난으로부터 중생을 구제하는 神異의인 성격을 지니며, 극락에 도달하기 위한 가장 빠른 방법으로 인식되었다. 이후 바다를 항해하는 배와 불법을 수호하고 불법에 歸依하는 중생을 지켜주는 龍이 결합하여 般若龍船이 성립되었고, 반야용선은 중생을 극락으로 인도하는 가장 대표적인 방편으로 자리 잡았다. 우리나라에서는 고려시대부터 般若船이라는 용어가 등장하였으며, 1294년작 일본 교토 묘만지(妙滿寺) 소장 〈미륵하생경변상도〉에 처음으로 반야용선 도상이 등장하였다.

본고는 조선시대에 제작된 24여 점의 반야용선도를 대상으로 반야용선 도상의 성립과 확산 과정을 고찰하였다. 조선 후기 반야용선도는 1750년 은해사 〈念佛往生捷徑圖〉를 비롯하여 근대에 이르기까지 20여 점이 전하고 있다. 이 가운데 화기를 통해 조성시기를 파악할 수 있는 작품이 7여 점이 있으며, 나머지 13점은 불화의 조성시기를 알려줄 만한 화기가 발견되지 않아 시기 비정에 한계가 있다. 본고에서는 조선 후기 반야용선을 이끄는 주제로 등장하는 佛菩薩의 결합에 따라 분류하여 시기를 비정하였다. 그리고 제작시기가 명확한 작품을 중심으로 반야용선 도상의 전개과정을 다양한 영향관계 속에서 고찰하였다.

조선 후기 반야용선도는 조선전기 형식을 계승하면서, 引路王菩薩·地藏菩薩과 결합하여 중생구제의 성격을 강조하였다. 반야용선에 의지하여 왕생하는 나룻배의 표현은 조선 후기 반야용선 도상의 성격을 충실하게 반영한 결과이며, 구제의 대상과 방편에서 조선전기 용선 도상보다 포괄적인 시각을 제시한다. 조선 후기 반야용선 도상은 전각에 봉안되는 탱화 또는 전각의 벽면을 장식하는 벽화로 표현되고 있어 반야용선도가 예불의 대상인 동시에 불전을 장엄하고 수호하는 역할, 불교도들을 교화하기 위한 역할을 하는 등 의미와 기능이 확산되는 양상을 확인할 수 있다.

반야용선도는 死後에 반야용선을 타고 극락왕생하려는 불교도들의 바람을 표현한 불화로써, 조선 후기에 이르러 念佛信仰, 薦度儀禮의 성행으로 널리 조성되었다. 조선 후기 염불신앙과 결합한 반야용선은 수많은 중생의 극락왕생을 강조하여 대승적인 불교관을 시각화한 도상으로 발전하여 대중화되었다. 조선 후기 반야용선도는 승려, 사찰, 일반인 등 기층 백성의 불사 참여 및 민간에서 유행하던 신앙의 수용과 정착 등 당시의 신앙관과 사회상을 반영하며 변화·발전한 것으로 이해된다. 따라서 조선 후기 반야용선도는 염불신앙을 기반으로 한 극락왕생신앙을 극명하게 보여준다는 점에서 중요한 의미를 갖는다.

## A study of Prajna Dragon Boat paintings in the later Joseon Dynasty

**Kim Ji-yeon**\*

Prajna Dragon Boat paintings(般若龍船圖) are paintings that portray a multitude of people crossing the sea of life and death to the Buddhist Paradise. They are usually kept in the Main Hall or the Amitabha Buddha Hall of a temple, or else they decorate the outer walls of temple buildings.

These paintings are based on the belief that there is a Prajna Boat(般若船), a sailing ship that connects the real world with Paradise and takes people to Paradise after their death. Later, the concept was created of a dragon(龍) that protects ships(船), Dharma, and Buddhists, thus Prajna Dragon Boat. The ships came to be thought as the most universal way of reaching Paradise. The term first appeared in Korea during the Goryeo Period, when the concept exerted an influence on the images portrayed in Buddhist paintings.

This study examined the styles and shapes of 24 Prajna Dragon Boat paintings made during the Joseon period, with a focus on how the pictures started and spread during late Joseon. The rulers of the time adopted a policy of suppressing Buddhism and encouraging Confucianism. To survive, Buddhist monks strived to win the hearts of ordinary people and as a result, the popular base of Buddhism came to be broadened. People clung to Buddhism, believing that as good Buddhists they could live in the Pure Land of the Paradise after their death. They believed that Buddhism would bring blessings and might even do something magical for them. This state of affairs formed the background to the production of the paintings during the Joseon period.

---

\* Phd Candidate in Art History, University of Wonkwang.

Prajna Dragon Boat paintings chimed with the popular religious outlook and came to have uniquely Korean characteristics during the Joseon period. The image of the Amitabha Buddha(阿彌陀佛) statue emerged as an important feature of the paintings together with the ships and people praying to Buddha, all in connection with people's wish to live another life in Paradise. Combined with a strong belief in Amitabha Buddha, the popularity of the paintings spread, sharing common ground with the practice of praying to Amitabha, funerary rituals, and Buddhist literature. They tended to be closely associated with blessings and with prayers for preventing disasters.

Paintings of the later Joseon period inherited the style of those created during early Joseon, and stressed the importance of saving people from suffering together with Bodhisattva Leading the Way and Ksitigarbha(the Bodhisattva of suffering). Their portrayal of ferryboats as Prajna Dragon Boats presents a more comprehensive view than those painted during early Joseon in terms of who was to be saved and how this would be achieved. During late Joseon, the paintings were kept in or used as wall ornaments in temples, which indicates that their functions extended to become objects of worship, articles for the decoration and protection of temples, and a means of enlightening the Buddhist faithful.

To summarize, Prajna Dragon Boat paintings are Buddhist paintings that portrayed the wish to be reborn in Buddhist Paradise after death. During the late Joseon period, many of these paintings were produced amid widespread practices such as praying to Amitabha and funerary rituals. The paintings shared common ground with the practice of repeatedly calling the sacred name of Amitabha. Their popularity developed as they became a visualization of Mahayanist Buddhism through an emphasis on the rebirth of a great multitude of people in Paradise. It is thought that, during late Joseon, Prajna Dragon Boat paintings spread as a result of their reflecting people's religious views and social status, including the active participation of ordinary people in Buddhist affairs. Accordingly, they are significant in that they portray the belief of Buddhist followers in another life in Paradise dependent on their prayers to Amitabha.