어선에서의 일본식 용어 순화에 관한 연구

김 영 운*

(한국해양수산연수원)

Investigation for Purification of Japanese Style Terminology Used in the Korean Fishing Vessels

Young-Un KIM†

(Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology)

Abstract

In contemporary society, shipping and fishery industry tend to use Japanese language or Japanese style terminology extravagantly. It becomes a reason of preventing the communications between crews who have been working for many years and the beginners in the ships. Also the crews cannot easily understand the contents of the manuals that is explained in only Korean language. For this reason, the foreign employee have to study Japanese style terminology before begin start their work. I strongly believe that this is one of the major national contempt. It is reasonable to expel Japanese style terminology from the vessel if possible to enable free communications to each other. I inspected and examined about purification of 125 Japanese style terminology that is already examined in the fishing vessels 11 years ago. So, I expect this paper is a research for the eradication of the Japanese style terminology in the Korean fishing vessels.

Key words : Japanese style terminology, Fishing vessel, Communication, Foreign employee

I. 서 론

1. 연구의 필요성 및 목적

2012년 10월 농림수산식품부는 어업 분야 용어가 너무 어렵고 전문적이라는 지적에 따라 수산자원관리법, 어장관리법 등 수산관련 법령에 쓰이는 한자식·일본식 수산 용어를 공청회 등을 통하여 쉬운 한글로 바꾸겠다고 밝혔다.

수산관계 법령은 1908년 어업법, 1911년 어업령, 1929년 조선어업령의 시기를 거쳐 수산업법이 1953년에 제정됨에 따라 수산 전문 용어가 주로 한자식·일본식 표현으로 이루어져 있고 특히

어구의 명칭은 오랜 관행으로 고착화돼 있어 명칭만으로는 이해하기 어려워 이를 알기 쉬운 표현으로 바꿀 필요성이 꾸준히 제기돼 왔다.

예를 들면 망목, 치어, 어정선 등 일본식 한자를 그물코, 어린 물고기, 어업 지도선 등 쉬운 우리말로 바꾸는 작업이다. 그러나 어선의 작업 현장에서는 일본식 용어의 오·남용이 더욱 심각한 수준임을 지적하지 않을 수 없다.

도리가지, 오모가지, 갯수이, 도모 등의 일본식 용어들이 그대로 사용되고 있는데 일반인들은 그 뜻을 전혀 이해할 수 없으며 어선에 처음으로 승선하는 신입 선원에게는 너무 어려운 용어이다.

† Corresponding author : 051-620-5825, youngun_kim@hotmail.com

이것은 좌현, 우현, 흘수, 선미를 뜻하는 일본어로서 우리의 영토인 독도를 독도라 하지 않고 선내에서 “다케시마” 라고 부르고 있는 모습과 다를 게 없다.

일제의 강점 시대에는 일본어를 선박 용어로서 사용하지 않을 수 없었다 치더라도 광복 68년이 되는 오늘날에도 이처럼 선내에서 일본어가 우리 용어를 밀어내고, 또 선원 상호간의 의사소통마저 방해하는 것을 더 이상 방치해서는 안 되는 이유가 바로 여기에 있다.

또한 베트남 등의 동남아시아 국가에서 많은 외국인들이 선원 고용 계약을 맺고 우리나라 어선에 취업하기 위해 매년 입국하고 있다. 외국인 선원관리지침에 따르면 외국인 근로자는 선원업무 수행에 필요한 내용, 안전교육, 한국어 기본회화, 한국의 출입국관계법령 등의 교육을 자국 교육기관에서 의무적으로 실시하여야 한다.

연구자는 외국인 선원을 송출하고 있는 현지의 교육 현장을 방문하여 교육을 실태를 살펴보았다. 그러나 외국인들이 현지에서 배우고 있는 어로 작업과 관련된 어업 용어가 대부분 일본식 용어로 되어 있어 큰 문제점으로 지적하지 않을 수 없다.

입국 전에 시행되는 현지 교육에서조차 우리의 말과 용어가 아닌 일본식 용어로 교육시킨다는 것은 옳은 일이 아니라고 생각한다. 이것은 표준 용어를 바르게 배우고 승무하는 초급 해기사들과 외국인 선원들과의 의사소통에 있어서 또 다른 큰 장애 요소이다. 필자는 사태의 심각성을 깨닫고 일본식 용어의 순화를 위해 2002년 어선에서 사용되는 일본식 용어에 관한 조사 연구를 통하여 일본식 용어에 대한 순화의 기초를 마련하였다. 10여년이 지난 현재는 그 때와 비교하여 얼마나 일본식 용어의 선내 사용이 줄어들었는지 이를 고찰해보고 아직도 사용이 줄어들지 않고 무분별하게 사용되고 있는 일본식 용어가 있다면 상기의 이유로 순화에 박차를 가하고자 한다.

2. 연구의 문제

가. 일본식 용어의 종류는 크게 3가지로 분류할 수 있다. 첫째 일본의 실생활에는 쓰이지만 우리의 실생활에는 사용하지 않는 한자어로 나타내는 용어이다. 예를 들어 안강망, 나잠어업 등의 용어가 여기에 해당된다. 안강망의 안강은 아귀라는 어류의 일본식 한자이다. 즉, 그물 입구가 아귀와 같다 해서 붙여진 이름이며 나잠은 옷을 벗고 잠수한다는 뜻을 가진 일본식 한자이다.

둘째, 일본으로 유입된 외래어가 일본식 표현으로 굳어져서 우리나라에 건너온 용어이다.

예를 들어 노기스, 고에 등의 용어이다. 노기스는 버니어캘리퍼스의 아들자를 뜻하는 독일어 “노니우스”가 일본에서 노기스로 변화되어 우리나라에 유입된 용어이며 고에는 영어의 go ahead에서 일본식으로 변화된 것으로 전진을 뜻하는 일본의 선박 용어이다.

셋째 한자식도 외래어의 일본식 표현도 아닌 일본어로 바로 사용하는 용어이다. 앞에서 나태낸 용어 이외에도 요꼬나미, 우와데, 마또모 등이 그것인데 횡파, 앞바람, 뒷바람의 뜻이다. 여기에는 일본어가 우리나라 용어처럼 둔갑되어 전혀 일본어인줄 모르고 사용되고 있는 것도 있다. 예를 들어 어획 운반용 그물 네트를 뜻하는 일본어인 못꼬가 목구로 표현되어 마치 우리 표준 용어인줄 알고 사용하고 있는 어이없는 경우도 있다.

본 연구에서는 첫 번째의 일본식 한자어로 된 용어에 대해서는 정부의 이번 용어 개정 순화 활동에 맡기고 두 번째, 세 번째의 영역에 대해서만 연구 범위를 제한한다.

나. 2002년 1차 조사 연구된 선내 일본식 용어의 수와 사용에 대한 실태를 파악하고 조사 대상자들의 연령, 직책, 경력, 선종, 소지 해기사면허, 선박의 톤수, 어업 구획, 학력 등 인적 사항을 조사한다. 이번 연구의 조사 대상자와 2002년 1차 조사된 응답자들의 인적 사항에서 차이가 있으므로 용어의 사용에 있어서도 차이가 있을 것으로

예상되나 본 연구에서는 이 부분의 비교는 제외한다.

다. 일본식 용어의 사용 변화에 관하여 유의의 차이가 있는지 통계학적 툴을 이용하여 고찰해 보고 일본식 용어의 사용 조기 근절을 위한 방법을 제시한다.

II. 실태조사 대상 및 방법

1. 조사 대상

2002년에 조사된 1차 연구의 자료는 갑판부에서 주로 사용하고 있는 일본식 용어였으며 이 때 조사된 일본식 용어는 모두 166개였다. 1차 연구에서 조사되었던 총 166개 일본식 용어에서 실제 사용자수가 20% 미만으로 나타나 순화가 거의 이루어졌다고 생각되는 용어는 이번 연구에서는 제외하였다. 또한 만땅(가득), 소지(청소)처럼 우리 사회에서 널리 사용되고 있는 용어를 선내에서도 사용하고 있는 일본식 용어도 본 연구에서 제외하여 모두 125개의 용어를 이번 연구 대상으로 하였다. 2013년 2월에서 5월의 약 4개월에 걸쳐 면허갱신교육, 6급면허취득교육, 소형선박조종사직무교육을 이수하기 위해 본원을 내방한 교육생들 158명과 6급면허취득교육 이수지역 현지 방문교육시의 교육생 65명 등 총 223명을 대상으로 설문조사하였다. 설문조사에 응답하였어도 승선경력이 1년 이하인 자와 설문 문항을 제대로 이해하지 못해 여러 곳 누락하였거나 불성실한 응답을 한 설문지는 제외하였고 최종 138명의 응답자 설문지를 본 연구에 이용하였다.

2. 조사 대상자의 인적 사항

가. 연령

2013년도 응답 인원 138명에 대한 연령별 분포 상황을 2002년도와 비교하여 [Fig. 1]에 나타내고 있다. 50대가 52명(37.9%)으로 가장 많았으며 이어서 40대 39명(28.3%), 60대 24명(17.4%), 30대

16명(11.6%), 70대 4명(2.9%), 20대 3명(2.2%)의 순으로 나타났다. 2002년도에는 40대가 가장 많았으나 이번 조사에서는 50대가 가장 많은 응답 인원을 나타내고 있다.

2002년에는 불과 3명이었던 60대가 금번 조사에서는 24명(17.4%)을 차지하고 있다. 이것은 선원의 고령화가 이미 깊숙이 이루어지고 젊은 층에서는 특히 어선의 승선을 기피하고 있는 사회적 현실이 본 연구의 통계에 그대로 반영되는 것이라 생각된다.

[Fig. 1] Age groups of Seafarer

나. 직책

조사 대상자의 승무 직책을 알아보기 위하여 가장 최근에 승무한 직책이나 장기간 승무한 직책 중 하나를 표기하도록 하였다.

직책 분포 상황을 2002년도와 비교하여 [Fig. 2]에 나타내었다. 선내에서 일본식 용어 사용에 대한 영향력이 가장 크며 또 일본식 용어의 근절을 위해 책임이 가장 큰 사람은 선장과 기관장일 것이다. 선박의 특성상 오래 근무해야만 직급이 높은 선장이나 기관장으로 진급되고 또한 선·기관장은 적절한 용어를 사용하며 하급 선원을 지휘하고 명령을 내리는 지위에 있기 때문이다.

응답자중 선장이 가장 많은 32명(22.5%)을 차지하고 이어서 기관장 23명(16.2%), 기관사 21명(14.8%), 갑판선원 14명(9.9%), 항해사 12명(8.5%), 조기장 11명(7.7%) 등의 순으로 나타났다.

[Fig. 2] Positions of Seafarer

다. 경력

[Fig. 3]은 응답자가 선박에서 총 근무한 기간을 나타낸다. 20년 이상의 장기 경력자가 54명(39.1%)으로 가장 많았으며 이어서 10년~20년 경력자가 38명(27.5%), 5년~10년 경력자가 30명(21.7%), 3년~5년 경력자가 12명(8.7%), 1년~3년 경력자가 4명(2.9%)를 나타낸다. 10년 이상의 장기 근무자가 전체 응답자의 2/3 이상을 나타내고 있으며 이러한 응답자의 분포는 본 연구의 신뢰성을 더욱 높여 준다고 생각된다.

2002년도와 비교해 볼 때 경력 기간의 구성인원과 순위는 대체로 비슷하였다.

[Fig. 3] Field Experience

라. 선박의 종류

[Fig. 4]는 2013년도 승무중인 선박의 종류를 나타낸다. 특정 선박에 장기간 종사하였거나 최근에 종사한 선박종 하나를 표기하도록 하였다.

저인망(trawl)이 27척(19.6%), 유자망(Drift gill net)이 26척(18.8%), 선망(Surrounding net)이 19척(13.8%), 권현망(Anchovy tow net)이 13척(9.4%), 연안복합(Costal Complex) 11척(8.0%), 채낚기(Jigging) 9척(6.5%), 연승(Longline fishery) 8척(5.8%)의 순서로 나타났다. 화물선, 예인선, 여객선, 낚시어선 등은 기타 선박 25척(18.1%)에 포함되어 있다.

[Fig. 4] Kinds of Ships

마. 소지 해기사 면허

[Fig. 5]는 응답자가 소지하고 있는 해기사면허의 종류를 나타낸다. 6급해기사 및 소형선박조종사 면허 등 복수의 면허증을 소지하고 있는 경우 모두 표기하도록 하였고 면허의 효력이 일시 정지된 경우라도 이전 면허를 표기하도록 하였다.

이것은 비록 현재는 면허가 정지되었다하더라도 이전에 승선하여 선박에서 사용하던 일본식 용어의 사용에는 별다른 영향을 미치지 않기 때문이다. 이번 조사에서 6급항해사 27명(18.8%), 6급기관사 25명(17.4%)를 합해 6급해기면허 소지자가 52명(36.1%)으로 가장 많았으며 소형선박조종사 34명(23.6%) 등의 순서로 나타났다. 면허를 취득하지 않고 어선에 1년 이상 종사하고 있는 면허 미소유자는 43명(29.9%)으로 나타났다.

[Fig. 5] Certificate of Competency

바. 선박의 톤수

응답자는 수 회 이상에 걸쳐서 여러 종류의 선박 종사 경험을 갖는 것이 일반적이므로 오랫동안 근무한 선박의 크기는 어느 정도였는가?

최근에 종사했던 선박의 크기는 어느 정도인가? 의 2가지 항목에서 1개를 선택하여 표기토록 하였다.

2013년도에는 25톤~50톤 선박이 42척(30.4%)으로 가장 많았으며 이어서 100톤~200톤 선박이 25척(18.1%), 5톤~10톤이 21척(15.2%), 50톤~100톤 미만이 20척(14.5%), 10톤~25톤 미만이 13척(9.4%), 200톤~500톤 미만이 10척(7.2%), 500톤 이상의 선박이 7척(5.1%)의 순서로 나타났다.

2002년도에는 선박의 크기가 200톤 이상의 대형 선박에 종사하는 응답자 비율이 전체의 67%를 차지하고 있음에 비해 이번 조사는 12.3%로서 비율이 아주 낮게 나타나고 있다.

이것은 2002년엔 설문 응답자가 원양선 승무자가 많았으나 이번 조사에서는 주로 연안 어선에 승무하는 선원이 많이 포함되었기 때문이라 생각된다. 선박의 크기에 따라 선박의 운용과 취급 방법이 다르고 주기관의 구조와 사용 환경 등이 다르기 때문에 선내에서 사용하는 일본식 용어의 종류와 사용 빈도에 있어서도 일부 차이가 나타났으나 본 연구에서는 그 차이점에 대해서는 연구 범위에서 제외하였다.

[Fig. 6] Tonnage of Vessel

사. 어업 구획

[Fig. 7]은 수산업법에 따른 어획 구역에서 종사한 현황을 나타내었다. 2013년의 경우, 연안 구획에서 가장 많은 응답자 67명(48.6%)이 종사했으며 이어서 근해구역이 50명(36.2%), 상선 등 기타 12명(8.7%), 원양구역이 9명(6.5%)의 순서로 나타났다.

[Fig. 7] Fishery Zone

아. 선적항

[Fig. 8]은 현재 또는 가장 최근에 종사한 선박의 선적항 분포 현황을 나타내었다.

전남지역이 가장 많은 65명(47.1%), 경남지역이 25명(18.1%), 부산지역이 21명(15.2%), 제주지역이 11명(8.0%)의 순서로 나타났다.

전북지역은 어선의 보유 척수에 비해 응답자가 2명으로 극히 소수로 나타났으며 경기지역의 응

답자는 없었다. 이러한 이유는 이 지역들은 본원의 인천 본원에서 해기사 교육을 시행하고 있기 때문에 응답자가 적거나 없는 것으로 나타났다.

[Fig. 8] Distribution of Province

자. 학력

[Fig. 9]는 응답자의 학력별 분포 상황을 나타내었다. 고학력일수록 표준 용어를 정규 교육에서 배움으로서 일본식 용어의 사용이 적을 것으로 사료된다. 학력은 고졸이 가장 많은 68명(49.3%)으로 나타났고 이어서 중졸이 40명(29.0%), 국졸이 23명(16.7%), 대졸이 6명(4.3%) 등의 순서로 나타났다.

[Fig. 9] Academic Level

3. 조사 방법

본 연구는 어선에서 사용되고 있는 일본식 용

어가 표준용어 또는 우리말로 얼마나 순화되어 사용되고 있는지 알아보기 위한 것이다. 이를 위해 2002년 조사된 일본식 용어의 사용빈도를 바탕으로 11년이 지난 2013년 일본식 용어의 사용자수를 재조사하였다. 2002년의 경우, 용어를 사용하고 있거나 알고 있는 경우 인지도로서 표시하였다. 2013년의 재조사에서는 우리 용어를 두고 일본식 용어를 주로 사용하거나 우리말과 혼용하여 사용한 경우에만 일본식 용어를 사용하는 것으로 나타내었다.

이렇게 조사된 일본식 용어의 사용자수를 측정하여 11년 동안 용어가 얼마나 순화되었는지를 통계적으로 분석하였다. SPSS 통계분석 프로그램을 이용하여 χ^2 검정을 실시하였으며, 유의수준 5%에서 검정하였다. 유의한 차이가 나타나는 용어는 *를 붙여 구별하였다.

Ⅲ. 조사 결과 및 고찰

일본식 용어는 오랜 기간 여러 사람에게 구전으로 전해져 왔기 때문에 각 지역마다, 각 사람마다 발음이 일부 서로 다르게 사용되고 있지만 대체로 비슷하게 사용하고 있음을 알 수 있었다. 전진, 후진을 뜻하는 고에(go ahead), 아스탕(astern)과 같은 용어는 영어에서 파생되었음에도 불구하고 많은 응답자는 일본식 용어로 인식하고 사용하고 있는 것으로 나타났다. 이러한 용어는 현재 일본의 어선에서도 사용되고 있는 것으로 일본을 거쳐 우리나라에 유입되어 우리의 용어로 굳어졌다.

한편, 이러한 용어들은 영어에서 유래되었으므로 일본식 용어에서 제외해야 한다는 주장도 있으나 전진, 후진과 같은 명확한 우리의 표준 용어가 있음에도 불구하고 일본식으로 변화, 유입된 용어임으로 본 연구에서는 일본식 용어의 대상으로 분류하였다. 2002년에 일본식 용어의 기초 조사에서 사용자수가 20% 미만으로 나타난

용어는 이번 조사에서는 제외하였다. 제외시킨 이유는 사용 빈도가 낮은 용어는 연구할 필요성이 작으며 자연스럽게 완전 순화되도록 놓아두는 것이 오히려 더 낫다고 판단하였기 때문이다.

또한 우리 사회에서 널리 통용하고 있는 일본식 용어도 본 연구에서 제외하여 조사 연구의 한계를 명확히 하였다. 각 분야별 <Table>에서 2002, 2013의 숫자는 연도를 나타내고 총 응답자의 일본식 용어 사용자수(%)를 나타낸다.

사용자수 측정을 위한 항목으로서 선내에서 주로 사용하는 용어는 “일본식 용어”, “한글”, “일본식 용어·한글 반/반 정도 섞어 사용”, “일본식 용어를 모름” 중에서 하나를 선택하도록 하였다.

구체적으로 표현하면, 굴뚝을 뜻하는 일본식 용어인 “화나”를 “화나”라고 주로 말함(①). 한글로 굴뚝, 또는 연돌이라고 우리말로만 부르고 있음(②). 굴뚝과 “화나” 두 개의 용어를 섞어가면서 사용함(③), “화나”라는 일본식 용어를 모름(④). 라는 4가지 중에서 응답자가 용어를 선내에서 사용하는 방식을 하나만 선택하도록 하였다.

그 결과 ①과 ③을 선택한 응답자는 일본식 용어의 사용자로 분류하였으며 ②과 ④를 선택한 사람은 일본식 용어 미사용자로 분류하였다.

1. 항해 용어

선내에서 일본식 용어가 가장 많이 사용되는 분야이다. <Table 1>은 그것을 나타내고 있다.

총 29개의 항해용어 중 사용자가 30% 이상의 것은 16개로 나타났고 2002년도에 비해 대부분의 용어가 순화되고 있음을 나타내고 있으나 아직도 순화는 더 진행되어야 할 것으로 생각된다.

아스탕, 넷꼬, 고에 등의 항해용어들은 2002년에는 90% 이상의 높은 사용자수를 나타내었으나 이번 조사에서는 70%대로 낮아졌다.

이것은 전진, 후진을 나타내는 명확한 우리의 표준 용어가 선원뿐만 아니라 일반인도 쉽게 표현하는 선박 용어이므로 굳이 일본식 용어라는

인식을 갖고 있는 용어를 사용할 필요가 없다고 생각하기 때문이라고 생각된다. 항해 용어는 원래 영어에서 파생된 것이 많으며 많은 수의 응답자도 일본어로 인식, 사용하고 있었다. 전 용어에 걸쳐 유의한 차이가 있었다.

<Table 1> Navigation

Japanese	Korean	2002	2013	$\chi^2=$
아스탕	후진	96.6	71.8	26.0*
넷꼬	줄을 놓음	95.7	76.7	17.1*
고에	전진	94.0	74.8	15.7*
만쵸	밀물	93.1	54.4	43.5*
간쵸	썰물	92.2	50.5	47.8*
요꼬나미	횡파	91.2	71.8	14.2*
펜마	전마선	89.7	51.5	39.2*
도리가지	좌현	86.0	63.1	15.7*
오모가지	우현	86.0	66.0	12.4*
우와데	앞바람	86.0	67.0	11.4*
마또모	뒷바람	85.1	64.1	13.3*
요꼬쓰끼	옆으로붙임	83.3	51.5	26.2*
도모쓰끼	뒤로 배붙임	80.7	57.3	14.6*
호시비	전속	75.4	45.6	19.8*
히보	줄을 당김	75.0	39.8	27.8*
이끼아시	타력	70.7	49.5	10.3*
후라시	닷 투하	61.2	30.1	21.2*
도다이	등대	56.0	21.4	27.4*
고우까이	항해	47.4	26.2	10.5*
우와데미시	바람오는쪽	42.2	33.0	2.0
산바시	잔교	37.1	17.5	10.4*
시끼	항천	37.1	10.7	20.5*
우와데미가시	바람부는쪽	35.3	21.4	5.2*
이지	타천천히	35.3	12.6	15.2*
스테디	타유지	31.0	27.2	0.4
기테끼	기적	30.2	9.7	14.0*
고로	항로	23.3	6.8	11.3*
나미노리	능파	22.4	18.4	0.5
요로시	천천히	21.6	14.6	1.8

2. 선체 용어

선체 구조와 관련된 용어 16개에 대한 순화 상태를 나타낸다. 영어에서 기원된 용어가 많았으며 “화나”는 어원이 funnel로 어원과는 매우 다르게 일본식 표현으로 불리어 일본의 선박에서 사

용되다가 우리나라로 유입되어 사용되고 있었다. 라다(rudder)를 뜻하는 “카지”와 같은 일본식 용어는 이제는 거의 순화되었다고 생각된다. 전 용어에 대해 유의차가 있었다.

<Table 2> Hull Structure

Japanese	Korean	2002	2013	$\chi^2=$
데끼	갑판	98.2	61.2	48.5*
화나	굴뚝	96.5	70.9	27.4*
후다	덮개	96.5	76.7	19.3*
데리끼	데릭	94.0	82.5	7.1*
도모	선미	94.7	64.1	32.7*
단불	어창	86.0	51.5	31.3*
시가래끼	천창	85.1	64.1	13.3*
로링구다이	빌지킬	75.0	55.3	9.4*
아까젠또	홍현등	71.6	38.8	23.7*
아오젠또	청현등	69.0	34.0	26.8*
고꾸보드	리그넘바이트	67.5	39.8	16.6*
미요시	선수	60.3	26.2	25.8*
깃수이	홀수	51.7	35.9	5.5*
카지	키, 타	41.4	5.8	37.1*
가이	노	39.7	15.5	15.6*
다라뿌	트랩	35.3	20.4	6.0*

3. 어구·어법 용어

어구·어법 용어에서도 일본식 용어의 사용자수가 많이 줄어들었음을 나타내고 있다. 어구·어법 분야의 용어는 주로 일본식 한자에서 유래된 것이 많아 일반인들은 그 뜻을 이해하기가 매우 어려워 오랫동안 쉬운 우리말로의 순화 개정 필요성이 제기되고 있었다.

일부 용어를 제외하고 대다수의 용어에서 유의차가 있었다.

4. 호칭 용어

다른 분야에 비해 일본식 용어의 사용이 가장 큰 폭으로 감소하였다. 그 이유로서 어선의 선원수 감소, 외국인선원의 혼승 증가로 인하여 세분화되어 있던 직위가 점차 사라지고 있기 때문이다. 센쵸(선장)라고 부르는 호칭은 이제는 연안어

<Table 3> Fishing Gear and Fishing Method

Japanese	Korean	2002	2013	$\chi^2=$
데구리	저인망	99.1	60.2	53.4*
고데구리	소형저인망	99.1	74.8	30.0*
머구리	잠수	94.0	51.5	51.2*
아바	뜸	81.9	46.6	30.0*
아까모찌	눈볼대	78.4	62.1	7.0*
수리미	연육	62.1	42.7	8.2*
이리구찌	입구	61.2	35.0	15.1*
아미	그물	61.4	42.7	7.5*
이시가래	돌가자미	59.5	41.7	6.9*
가지끼	새치	54.4	34.0	9.1*
이끼수	수조	52.6	22.3	21.1*
오모리	추	42.2	15.5	18.6*
고시끼	오색기	21.6	16.2	0.7

선에서는 거의 사라지고 있음을 알 수 있다. 전 용어에 대해 유의차가 있었다.

<Table 4> Appellation

Japanese	Korean	2002	2013	$\chi^2=$
남방	조기장	96.6	42.7	77.2*
도모장	주방장	90.4	56.3	33.5*
헤또	갑판원	88.6	38.8	60.1*
초사	1등항해사	86.2	45.6	40.7*
아부라사시	기관부원	82.8	19.4	87.9*
센쵸	선장	81.0	10.7	108.2*
보승	갑판장	75.0	21.4	62.8*
도모도리	갑판원	65.8	36.9	17.9*
미나라이	견습생	65.8	26.2	33.8*
마까나이	요리사	38.6	16.5	13.4*
아뿌	견습생	28.4	9.7	12.1*
스토끼	창고지기	27.6	12.6	7.5*
타다끼아가리	진급선원	26.7	1.9	26.2*
카지도리	조타수	24.6	8.7	10.1*

5. 선용품 용어

선내의 기본적인 공구 및 선용품은 일본식 용어의 사용 빈도가 매우 높으며 <Table 5>와 같이 주한마는 2.0%, 오한마는 0.3%만의 미미한 순화변화를 나타낸다. 순화가 거의 이루어지지 않았다는 증거이다. 그 이유는 선용품이 공급되기 전

육상에서부터 많은 사람이 사용하고 있기 때문이다. 일본식 용어 근절을 위해서는 선외의 대상도 반드시 고려해야함을 시사한다. 망치를 뜻하는 영어 “함마(해머)”의 앞 글자에 “주, 오”가 붙어서 사용되고 있는 용어의 “주”는 “중”, “오”는 “대”란 뜻이다. 이는 중간망치, 큰망치라고 쉽게 사용할 수 있는 용어라 생각하고 가장 먼저 순화되어야 할 대상이라고 생각한다. 일부 용어를 제외하고 많은 용어에서 유의한 차이가 있었다.

<Table 5> Ship Stores

Japanese	Korean	2002	2013	$\chi^2=$
복수다마	소켓 렌치	100	97.1	3.4
우에스	걸레	100	94.2	6.9*
주한마	중간망치	99.1	97.1	1.3
빠루	노루발못뽑이	99.1	96.1	2.2
하이바	안전모	99.1	92.2	6.6*
몽키	조절 렌치	99.1	96.1	2.2
갓빠	비옷	99.1	88.3	11.4*
오한마	큰망치	97.4	97.1	0
뿐치	편치	96.6	62.1	41.0*
기리	드릴	96.6	74.8	21.9*
보도리	솔,브러시	95.6	81.6	11.2*
테꼬	지렛대	95.7	61.2	39.8*
빠빠	사포	92.2	77.7	9.3*
진보로꾸	체인블록	92.2	59.2	33.3*
우끼	부이	89.7	58.3	28.6*
마루벤다	방헌재	89.7	70.9	12.4*
메가네	양구스패너	88.8	53.4	34.0*
고한마	작은망치	88.6	51.5	37.1*
요비	예비	87.7	67.0	14.0*
모꾸	카고네트	47.4	19.4	19.0*
호사줄	계류줄	46.5	28.2	7.8*
하끼	솔	30.7	17.5	5.4*

6. 선내 작업 용어

선내에서 이루어지는 작업에서는 일반 사회에서는 볼 수 없는 특수한 작업들이 많다.

계류할 때 사용되는 모야, 결색할 때 사용되는 사또메는 순수 일본어이며 로프를 풀 때 사용하고 있는 스라기는 slag란 영어에서 파생된 것이

일본을 거쳐 유입되었다고 추정된다.

<Table 6> Work in the Ship

Japanese	Korean	2002	2013	$\chi^2=$
단도리	준비작업	100	74.8	33.2*
시꾸미	공급	98.2	74.8	27.1*
아다리	접촉	97.4	69.9	31.5*
모야	계류	97.4	84.5	11.5*
바라시	분해	96.6	68.0	31.8*
스라기	로프를풀다	96.6	73.8	23.3*
기리까이	전환	95.6	74.8	19.7*
싱	중심	94.0	49.5	54.8*
메꾸라	막음	94.8	73.8	18.9*
오바라시	오버홀	93.8	66.0	27.5*
후끼	페인트분무	89.7	65.0	19.3*
유리미	폴립	87.7	53.4	32.1*
한파이	반대	85.1	58.3	20.1*
야끼	열처리	80.7	50.5	22.9*
조세이	조절	76.3	37.9	33.9*
싱다시	심(芯)내기	73.3	51.5	11.1*
사또메	결색	72.4	44.7	17.4*
타닝구	터닝	66.7	20.4	46.7*
스끼	틈새	62.3	42.7	8.2*
다나	선반	60.3	12.6	52.8*
마또메	정리	51.7	11.7	39.7*
단쓰끼	단있음	35.1	12.6	15.2*

7. 기관 용어

응답자의 58%는 기관부에서 근무하지 않은 선원으로서 나타났다. 따라서 기관 전문 용어에 대해서는 타 분야보다 응답자의 인지도가 매우 낮다. 또한 기관부에서도 기관의 보수·정비 시간이 매우 적어지고 기관의 취급 및 관리가 매우 단순화되는 경향에 있다.

고부, 윤부, 산부라고 하는 볼트의 크기는 원양어선의 경우에는 여러 가지 기기를 해상에서도 분해·정비해야 할 필요성이 매우 높으므로 그러한 용어의 사용도 작업 중에 빈번하게 이루어지지만 소형어선에서는 그렇지 않다.

즉, 근래의 소형선박의 특징으로서 기관부 작

업의 대부분은 선내에서 거의 이루어지지 않고 고장시 예인되어 육상의 수리 공장에서 이루어지는 형태이므로 선원들은 예전에 비해 일본식 용어를 사용할 일이 매우 적어졌다. 전 용어에 대해 유의차가 있었다.

<Table 7> Engineering Section

Japanese	Korean	2002	2013	χ^2
오이루	윤활유	95.7	48.5	62.3*
고부	5/8인치	92.2	68.0	20.8*
윤부	1/2인치	92.2	59.2	33.3*
산부	3/8인치	91.4	68.9	17.7*
후앙	팬	91.2	65.0	22.8*
호이루	플라이휠	90.4	67.0	18.5*
부리끼	합석	51.7	15.5	31.5*
준세이	순정품	39.5	11.7	22.0*
수	기포	39.7	9.7	25.7*

8. 외국인선원용 현지 교재

[Fig. 10]은 베트남 현지에서 배우는 교재의 표지를 나타내고 있다. 교육은 현지 대학의 한국어 과를 졸업한 현지인이 담당하고 있으나 수산 및 어업 지식은 매우 부족해 보였다.

[Fig. 10] Front Cover of Book

[Table 8]은 교재내용으로서 총 118개의 선박 용어를 설명하고 있는데 그 중 후반부의 교재 내용을 나타내었다.

교재에는 한국어(어업용어), 한국어 발음, 어업 용어에 대한 베트남어 및 어업 현장에서 실제 사용되고 있는 용어의 예를 단문으로 들어 나타내

고 있다. 교재의 No.79에서 No.118까지 나타난 39개의 용어 설명에서 일본식 용어가 92.3%인 36개를 차지하고 있다. 근래 동남아시아 국가를 중심으로 한국에서 외국인 근로자로 취업하기 위해 한국어를 배우고자 하는 열기가 뜨겁다.

고용허가제를 통해 국내에 취업하려는 외국인 근로자는 한국어능력시험에 합격해야 한다. 한국어능력시험은 듣기와 말하기, 독해 등으로 구성돼 외국인 근로자들이 국내에서 일하는 데 필요한 기본적인 어학능력을 평가하게 되는데 노동부가 선정하는 한국어능력시험 실시기관이 외국인 근로자 송출국에 나가 시험을 직접 주관한 뒤 합격 여부를 판정하고 있다.

그러나 외국인선원제로 우리나라의 어선에 취업하려 오는 외국인 근로자에 대해서는 한국어능력시험과는 관계가 없다. 즉, 외국인선원관리지침에 따라 최소 20일 이상 현지에서 교육을 받으면 입국이 가능하지만 현지에서는 약 1개월간의 교육을 하고 있다. 이 기간 동안 [Table. 8]의 일본식 용어에 대한 교육을 받고 있는 것이다.

교육을 받는 외국인선원들은 당연히 한국의 어선에서 종사하는데 절대 필요한 한국어 용어로 알고 공부를 하고 있다.

그러나 39개의 일본식 용어에서 24개의 용어는 순수 일본어였고 나머지 15개의 용어는 영어에서 유래되어 이를 일본식 발음으로 변형시켜서 사용하고 있는 선박 용어로 조사되었다.

한편 이미 우리 사회에서 순화되어 이제는 거의 사라진 듯한 “오라이”, “히야시” 등의 일본식 용어를 외국인 근로자가 새로이 배우고 있음도 의외의 조사 결과였다.

IV. 요약 및 결론

어선의 작업 현장에서 사용하는 일본식 용어 125개를 선정하여 χ^2 검정을 실시하였다. 전체적으로 2002년에 비하여 2013년 일본식 용어 사용자수가 적어졌고 반대로 우리말 사용이 증가되었

[Table 8] The Contents of Book for Vietnamese Seafarer

No	한국어 (TIENG KOREA)	발음 (PENGUCAPAN)	베트남어 (TIENG VIET)	한국어단문 (CAU TIENG KOREA)
79	오모데미 (선수 책임자)	Ô MÔ TÊ MA SI	NGƯỜI PHỤ TRÁCH THUYỀN VIÊN	1. 오모데미는 XXX입니다. 2. 오모데미가 분부한일 3. 오모데미가 불러요
80	이아시(찬물 들리기)	HI IA SI (CHAN MUNL TO LI KI)	NƯỚC LẠNH	1. 냇가에 <u>이아시</u> 하다.
81	우와바리 (아역우 어장에 얼음을 채우기)	U OA PA RI	XẾP ĐÁ VÀO HẦM TẮU	1. <u>우와바리</u> 하세요
82	넛고 (줄을 놓다)	NẾT CỎ(CHU UM NOT THA)	XẾP DÂY	1. 모아를 넛고 하세요. 2. 와야를 넛고 하세요.
83	스라기 (들어주다)	SƯ RA KI(PHU RO CHU TA)	THÁO DÂY	1. 모아를 스라기 하세요. 2. 와야를 스라기 하세요.
84	외보 (감아라)	HUÊ PÔ (KA PA RA)	CUỐN DÂY	1. 모아를 <u>외보</u> 하세요. 2. 와야를 <u>외보</u> 하세요.
85	목구 (얼음 받는 그물)	MỐC CỤ(Ơ RUM PA NUN CU MUR)	LƯỚI VỚT BĂNG	1. <u>목구</u> 를 정리 하세요. 2. <u>목구</u> 를 펴세요. 3. <u>목구</u> 를 수리 하세요.
88	아도 (어랑 정리)	A TÔ (Ơ MANG CHÔNG RI)	THU DỌN LƯỚI	1. 냇가에서 <u>아도</u> 하세요 2. 오늘날은 <u>아도</u> 작업 하세요 3. 월명기때는 <u>아도</u> 합니다
89	스파끼 (줄 연결시 사용 도구)	SU PHA KI(ION KIÊ SI SA IÔNG TÔ CU)	DỤNG CỤ NỐI DÂY (SƯ PHA KY)	1. <u>스파끼</u> 로 오대를 잇다 2. <u>스파끼</u> 로 와야를 잇다.
90	오데 (앞뒤 끝나는 줄)	Ô THÊ(AP TUY KUT NA NUN CHUNL)	ĐẦU DÂY (TRƯỚC , SAU	1. 오대를 가져와요. 2. 오대를 가져가요.
92	보드리 (줄)	PÔ TƯ RI	CHỐI LAU	1. <u>보드리</u> 로 냇가를 막으세요 2. <u>보드리</u> 로 바닥을 막으세요
93	오모가지 (오른쪽)	Ô MÔ KA CHI	PHÍA BÊN PHẢI	1. 이물의 <u>오모가지</u> 2. 도모의 <u>오모가지</u>
94	도로가지 (왼쪽)	TO RÔ KA CHI	PHÍA BÊN TRÁI	1. 이물의 <u>도로가지</u> 2. 도모의 <u>도로가지</u>
95	사투미 (로프연결)	SA TU MI (RO PHU ION KIENL)	NỐI DÂY CÁP	1. <u>사투미</u> 작업 하세요. 2. <u>사투미</u> 가 잘못 됐어요. 3. <u>사투미</u> 는 이렇게 합니다.
96	사시꼬미 (작업)	SA SI CỎ MI (CHA COP)	CÔNG VIỆC	1. 사시꼬미 작업을 놓입니다 2. 냇기 사시꼬미
97	모아 (줄)	MÔ IA	DÂY THÙNG	1. <u>모아</u> 를 가져와요. 2. <u>모아</u> 를 가져가요. 3. <u>모아</u> 를 회보한다.
98	오라이 (전진하다)	Ô RA I(CHON CHIN HA TA)	TIẾN VỀ PHÍA TRƯỚC	1. 계속 <u>오라이</u> 하세요. 2. 우리들은 <u>오라이</u> 중입니다.
99	들보고에 (스톱우 전진)	TỐP PU CỎI Ê	DỪNG RỎI LẠI TIẾP TỤC TIẾN VỀ PHÍA TRƯỚC	1. 배를 <u>들보고에</u> 하세요.

No	한국어 (TIENG KOREA)	발음 (PENGUCAPAN)	베트남어 (TIENG VIET)	한국어단문 (CAU TIENG KOREA)
100	요꼬나미 (열 파도)	IỎ CỎ NA MI I	SÓNG BỀN CẠNH TẮU	1. <u>요꼬나미</u> 가 큼니다. 2. <u>요꼬나미</u> 가 적습니다.
101	우와데 (앞 파도)	U OA TÊ	SÓNG PHÍA TRƯỚC TẮU C	1. <u>우와데</u> 가 큼니다. 2. <u>우와데</u> 가 적습니다.
102	맞도모 (뒷 파도)	MÁT TÔ MÔ (MUOT PHA TÔ)	SÓNG PHÍA SAU TẮU P	1. <u>맞도모</u> 가 큼니다. 2. <u>맞도모</u> 가 적습니다.
103	도모 (선미)	TÔ MÔ	PHÍA ĐUÔI TẮU	1. <u>도모</u> 에서 작업 하세요. 2. <u>도모</u> 를 청소 하세요.
104	이보 (들어 올려)	HI PÔ(TU RO O LIO)	NÂNG LÊN	1. 학가대 <u>이보</u> 2. 모아 <u>이보</u> 3. 사투미 <u>이보</u>
105	스나기 (내려놓아)	SƯ NA KI (NE LUO NO THA)I	ĐẶT XUỐNG	1. <u>목고 스나기</u> . 2. 하역다마 <u>스나기</u> .
106	담뽕 (어창)	TAM PON (O CHANG)	HẦM CHỨA CÁ	1. <u>어창</u> 에 들어가세요. 2. <u>어창</u> 에서 작업 하세요. 3. <u>어창</u> 을 청소 하세요.
107	우다 (어창뚜껑)	HUTA	NẮP HẦM TẮU	1. <u>우다</u> 를 열어요 2. <u>우다</u> 를 닫아요
108	사바끼 (얼음가끼) 구르기	SA PA KI	HẦM ĐÔNG LẠNH (ĐÁ)	1. <u>사바끼</u> 작업을 하세요. 2. <u>팔리 사바끼</u> 해야 합니다.
109	호아나 (굴뚝)	HỎ A NA(KU TUC)	ỐNG KHÓI	1. <u>호아나</u> 에 고장이 났어요. 2. <u>호아나</u> 가 정상입니다.
110	하역다마 (아역용 그물)	HA ỐC TA MA	LƯỚI DỪNG XẾP DỠ HÀNG	1. <u>하역다마</u> 를 가져 오세요 2. <u>하역다마</u> 를 가져 가세요. 3. <u>하역다마</u> 를 펴 놓으세요.
111	도모방장 (선미 짐실)	TÔ MÔ PANG CHANG(SON MI CHOM SIL)	PHÒNG NGỦ PHÍA ĐUÔI TẮU	1. <u>도모방장</u> 에 가세요. 2. <u>도모방장</u> 에서 쉬세요.
112	넛고 (로프 놓기)	NẾT CỎ(PHU NOT KI)	NƠI ĐỂ DÂY CÁP	1. <u>넛고</u> 2. 스톱프 <u>넛고</u> .
113	사토미 (로프잇기)	SA THỎ MI (RO PHU IT KI)	DỤNG CỤ NỐI DÂY CÁP	1. <u>사토미</u> 를 사용 하세요 2. <u>사토미</u> 를 가져 오세요. 3. <u>사토미</u> 를 가져 가세요.
115	고에 (전진)	CỎ Ê	TIẾN PHÍA TRƯỚC	1. <u>고에</u> <u>고에</u> 하세요. 2. <u>고에</u> 하지 마세요. 3. <u>고에</u> 하면 안돼요. 4. <u>고에</u> 금지.
116	아스탈 (아시탈) 문진	A SƯ THANG(A SI THANG) HU CHIN	LÙI	1. 지금 <u>아스탈</u> 하세요. 2. <u>아스탈</u> 하지 마세요. 3. <u>아스탈</u> 하면 안돼요. 4. <u>아스탈</u> 금지.
117	학가대 (로프나 그물을 걸쳐 올리는 대나무)	HẮC KA TE(RO PHU NA CU MU RUN O LI NUN TE NA MU)	SÀO (DỪNG THÁ LƯỚI)	1. <u>학가대</u> 를 가져 오세요. 2. <u>학가대</u> 를 가져 가세요.
118	냇기 (갑판)	TẾT KI(KAP PHAN)	BOONG TẮU	1. <u>냇기</u> 를 청소 하세요. 2. <u>냇기</u> 에서 일을 하세요. 3. <u>냇기</u> 로 가세요.

음을 나타내고 있다. 이것은 선내 일본식 용어 사용 환경의 변화와 함께 선원에 대한 국어 교육도 영향을 미쳤다고 생각된다.

조사된 125개의 일본식 용어 중 응답자의 90% 이상이 사용하고 있는 일본식 용어는 7개이며 모두 선용품 용어에서 나타났다.

이것은 선용품을 취급하는 곳에서부터 일본식 용어를 많이 사용되고 있음을 알 수 있어, 일본어 사용 근절을 위해 선용품 취급하는 곳에도 그 범위에 포함시켜야 좋은 결과를 낼 것으로 시사하고 있다.

선원의 70% 이상이 일본식 용어를 사용하는 개수는 모두 26개로서 2002년의 79개에 비해 67.1%가 감소하였다. 한편 사용자수가 50% 미만으로 점차 순화되어가는 과정에 있는 일본식 용어의 개수는 2002년도 27개에서 금번 조사에서 61개로 증가했다. 이러한 증가는 바람직하지만 아직도 선원의 절반 이상이 일본식 용어를 섞어서 사용하고 있거나 주로 일본식 용어만을 사용하고 있음을 나타내고 있다. 일본식 용어 순화의 빠른 정착을 위해 다음과 같이 제안한다.

첫째, 본 연구를 통하여 일본식 용어의 오·남용을 최소화할 수 있도록 적극적이고 체계적 연구가 시급한 것으로 판단되며 일본식 용어의 사용 근절을 위해 정부의 적극적인 참여 및 학계의 관심이 요구된다.

둘째, 보기 쉽도록 만화로 된 순화 용어집을 제작하여 선원 및 관련업체들에게 배부함으로써 우리 용어를 바르게 이해시키는 노력이 필요한 것으로 생각된다.

셋째, 많은 선원들이 현장에서 사용하는 용어와 교육 기관에서 사용하는 용어가 달라 선·구선원 상호간의 의사소통에 애로 사항이 많고 이

로 인해 해난사고의 위험성도 내포하고 있다. 이로 인한 사고 사례집을 정리하여 순화 교육의 활용에 이용할 수 있도록 해야 한다.

넷째, 선박에 많은 외국인 선원도 승선하여 작업을 하고 있는데 현지 또는 현장 교육에서부터 일본식 용어를 배우고 있다. 교재에서부터 철저한 검정과 바른 지도를 통하여 외국인 선원에게 한국의 표준 용어를 알게 하려는 정부와 교육기관의 노력이 절실히 필요하다.

Reference

- Kim, Young-Un and Kim, yong-Bok (2002). Investigation and Research(I - Deck Section) for Japanese Stylish Terms Used in the Korean Fishing Vessels, Journal of Fisheries and Marine Sciences Education 14(1), 79~93
- Kim, Young-Un · Kim, yong-Bok and Kim, Jong-Hwa(2010). Investigation and Research(II- Engeering Section) for Japanese Stylish Terms Used in the Korean Fishing Vessels, Journal of Fisheries and Marine Sciences Education 22(1), 1 ~10
- Kim, Young-Un(2012). An Comparative Study on the Foreign Worker's Employment System of Fishing Vessels in Koraa and Japan, Journal of Fisheries and Marine Sciences Education 24(4), 559~573
- Kim, Young-Un and Park, Moon-Kab(2012). A Study on Devices of Reducibg Foreign Fishermen's Rate of Deserting from Coastal and Offshore Fishing Vessels in Korea, Journal of Fisheries and Marine Sciences Education 24(2), 263~271

-
- 논문접수일 : 2013년 06월 30일
 - 심사완료일 : 1차 - 2013년 07월 10일
 - 게재확정일 : 2013년 07월 24일