

## 『표해록』에 나타난 조선 시대 선원 조직과 항해술

† 김 성 준\*

\* 한국해양대학교 전임연구원

### Manning Structure and Navigation Skills of the Period of Chosun appeared in *POHAE-Rok*

† *Sung-june Kim\**

\* *Research Fellow of Korea Maritime University, Busan 606-791, KOREA*

**요 약** : 조선시대의 선원 조직과 항해술과 관련해서는 조운선의 선원 조직과 선단 편성 등만이 알려져 왔고, 일반 선박의 선원 조직이나 항해술에 대해서는 구체적으로 알려진 바가 없었다. 조선 성종대 바다에서 표류한 경험담을 기록한 최부의 『표해록』은 그동안 국문학계에서 광범위하게 연구된 바 있지만, 정작 바다에서 조선의 선원들이 어떻게 항해하여 안전하게 중국에까지 이르렀는지에 대해서는 연구된 바가 없었다. 이 소고에서는 최부의 『표해록』에 나타난 조선 시대 선원 조직과 항해술에 대해서 상세히 도출해 내고, 조선 영조대의 장한철의 『표해록』과 비교함으로써 두 선박이 상이한 표류 결과를 내게 된 원인이 무엇이었는지를 규명해보고자 한다.

**핵심어** : 최부, 장한철, 표해록, 조선 시대, 선원, 항해술

**Abstract** : It has not been well known to the publics about the manning structure and navigation skills of the period of Chosun. CHOI Bu left several records on the crews and navigation skills in his book *PYOHAE-Rok*. Though *PYOHAE-Rok* the record of Drifting across the Sea, written by CHOI Bu in 15th century, has been studied by many scholars from the Korean Sea Literary viewpoints, no one was interested in the above book from a maritime history standpoint until now. In this paper the author tried to find out the manning structure of ship and navigation skills in the period of Chosun. Finally the author would like to explain the reasons CHOI's ship could succeeded in reaching mainland CHINA but CHANG Han-cheol's ship was wrecked.

**Key words** : Choi bu, Chang han-cheol, Pyohae-rok, Seaman, Navigation skill

## 1. 서 론

『표해록』은 그 기록의 특이성으로 인해 일찍부터 관심을 받아왔고, 전공자에 따라 역사와 문학 등 다양한 관점에서 분석이 시도된 바 있다. 그러나 대부분의 연구자들은 국문학적 관점에서 우리 문학사에서 보기 드문 '해양문학 작품'으로 취급하거나(윤, 1993; 최, 1981), 역사학적인 관점에서 한중관계사를 논구하는 데 그쳤다(고, 1970; 서, 2003; 박, 2005a, 2005b, 2005c).

최근 고려대의 박원호 교수가 최부의 『표해록』에 대한 기존 번역서들의 문제점을 다양한 원본과 비교 검토하여 『표해록 역주』를 출판하고, 기존 연구논문들을 종합적으로 재검토하여 『표해록 연구』를 출판한 바 있다.<sup>1)</sup> 하지만 박원호 교수의 연구 또한 한중 관계사와 역사학적인 관점에 국한되었고, 항해사적인 관점에서 행한 연구는 표류한 행적을 분석한 연구 밖에 없었고(주, 2002), 항해술이나 선원의 조직 등에 대해서는 아직 이렇다 할 연구가 없었다.

이 소고에서는 최부의 『표해록』(이하에서는 『표해록』이라 함)에 나타난 조선 시대 선박의 선원 조직과 그 항해술에 대해 정리해 보고, 장한철의 『표해록』과 검토함으로써 두 선박이 표류 결과 상이한 결과를 내게 된 원인이 무엇이었는지를 정리해보고자 한다.

## 2. 최부의 『표해록』에 나타난 선원 조직

시기에 따라 다소 차이가 있었지만, 숙종 32(1706)년 천호제(千戶制)와 조역제(漕役制)가 혁파되기 이전 조운선의 운항 조직을 정리해 보면 대체로 다음과 같았다(이, 2000, pp.303-304).

- 천호 - 조운선 30 척 통솔
- 통령(統領) - 조운선 10 척 통솔
- 영선(領船) - 조운선 1 척 지휘
- 사공 - 선박 운항 실무 담당
- 격군(格軍, 漕軍, 漕卒, 船軍) - 노잡이

† 교신저자 : 김성준(중신회원), s-junekim@hanmail.net, 051) 410-4086

1) 최부의 표해록에 대한 연구성과에 대해서는 박원호 교수가 상세하게 정리한 바 있다. 박(2006a), 『표해록 역주』; 박원호(2006b), 『최부 표해록 연구』.

조운선 체계에서는 이들 가운데 격군과 사공이 배를 운항하는 선원이었고, 영선과 총패, 천호는 각각 조운선을 영솔(領率)하는 관리에 해당하는데, 천호는 숙종 32년에 혁파되고 그 임무가 도사공(都沙工)에게 위임되었다(최, 1989).<sup>2)</sup> 사공과 도사공의 관계에 대해서는 명확하게 밝혀진 바는 없지만, 사공은 노를 짓는 격군과는 구별되는 선원의 우두머리로서 선박 운항의 책임자라고 할 수 있으며, 도사공은 사공의 우두머리로서 사공과 같은 배에 승선하여 사공을 지휘하는 사람이 아니라 선단을 지휘하는 위치에 있었던 사람으로 보인다(이, 2000). 천호제와 조역제가 혁파된 뒤, 조선은 세곡 운송의 책임을 사공에게 위임하였는데, 사공은 휘하의 격군을 선발하여 조운선에 승선하여 세곡을 경창에 납부하고 고가(雇價)를 받았다.

최부는 『표해록』에 함께 표류한 사람들의 신분과 이름을 명확히 기록해 놓았는데, 이를 근거로 하면 총 승선원 43명 중 선박 운항에 관계된 선원은 20명이었다(Table 1 참조).

Table 1 Crew Members appeared in *PYOHAE-ROK*

지위	이름
총패	허상리
영선	권산
사공	김고면
격군	김괴산, 소근보, 김구질회, 현산, 김석귀, 고이복, 김조회, 문희, 이효태, 강유, 부명동, 고내을동, 고복, 송진, 김도중, 한매산, 정실

자료 : 박(2006a), pp.36-37.

조선시대 조운선의 운항 조직과 비교해 보았을 때, 최부와 동승한 선인(船人) 가운데 사공과 격군은 배를 직접 운항하는데 관계된 선원이라는 것은 의문의 여지가 없고, 조운선에서 관리역이었던 영선도 조운지역이 아니었던 제주도에서는 배를 직접 운항하는 선원의 최고 우두머리였다고 하겠다. 총패 또한 『표해록』의 다른 문장을 근거로 할 때, 배의 운항과 관련한 선원이라고 할 수 있을 것이나(박, 2006a), 직접 배를 운항하는 선원이 아니라 통령과 천호처럼 선원을 영솔하는 관리직이었던 것으로 생각된다. 이들 선원들은 모두 제주도 사람으로서 승선 당시 모두 군인 신분이었다(박, 2006a).

이제까지 조선 시대 선박의 선원 조직에 대해서는 격군은 노를 짓고, 사공은 배를 지휘하는 책임자 정도라고 알려진 것 외에는 없다. 다행히 최부의 『표해록』에는 선원들이 항해도중 구체적으로 어떠한 일을 했는지에 대해 기록되어 있으므로 이를 정리해보면 조선 시대 선원들의 역할과 임무를 파악할 수 있을 것이다. 『표해록』에 나타난 선박 운항 관련 기사들을 정리해 보면 다음과 같다.

- 진무(鎭撫) 안의가 “동풍이 알맞으니 떠날만하다.”라고 하였다.(윤1월 3일)
- 5리쯤 노 저어가니, 군인 권산과 허상리 등이 …“별도포로 돌아가 순풍을 기다렸다가 다시 떠나도 늦지는 않을 것”이라고 말했습니다.(윤1월 3일)
- 안의가 … “돛을 펼치고 가도록 소리쳐 명했습니다.”(윤1월 3일)
- 권산은 키를 잡고 바람 부는 대로 수덕도를 지나 서쪽으로 갔습니다.(윤1월 3일)
- 권산은 배를 움직이며 어느 방향으로 향하는지 알지 못했고, 총패 상리와 격군 구질회 등은 상앗대를 잡고도 어찌해 볼 수가 없었습니다.(윤 1월 4일)
- 신은 영선 권산, 사공 고면, 격군 이복 등에게 말하기를 “너희들은 키를 잡아 배를 바로 잡고 있으니, 방향을 몰라서는 안된다.”(윤1월 8일)
- 권산은 … 있는 힘을 다해 배를 몰았습니다. 효자와 정보 등도 또한 돛 가장자리의 밧줄을 직접 잡고 풍랑을 보아가며 놓아주기도 하고, 당기기도 하였습니다.(윤1월 11일)
- 상리 등이 새끼줄로 그 둘 네 개를 엮어매어 합쳐서 임시 닻(碇)을 만들어 배를 머물게 하였습니다.(윤1월 14일)
- 허상리, 권산, 김고면 등은 밤낮으로 부지런히 배를 운항하는 일을 자기의 책임으로 삼았다.(윤1월 15일)

이상이 최부의 『표해록』에서 선박 운항과 관련한 기사들을 모은 것인데, 이를 근거로 하면 조선 시대 선원들의 역할은 다음과 같았다고 정리할 수 있다.

격군은 배를 움직이는 데 필수적인 노를 짓거나, 얇은 곳에서는 샷대질을 하거나 돛을 뿔 때는 돛 줄을 조정하는 역할을 했으며, 사공은 일상적인 경우 키를 잡아 배의 항로를 조종하는 역할을 하면서 배의 운항 실무를 책임졌다.

영선은 사공을 역임한 경력 있는 선원으로서 배의 운항실무를 총책임지는 지위에 있었던 듯하고, 총패는 군역에 종사하는 선원들의 영솔자에 해당하나 그 또한 사공과 영선을 역임한 경력 있는 선원이었음을 알 수 있다. 다만, 최부의 『표해록』에 영선이 키를 잡아 배를 몰았다는 기사가 많은 것은 당시는 악천후에서의 항해로서 사공 보다는 경험이 많은 영선이 직접 키를 잡아 배를 조종할 수밖에 없었던 상황이었기 때문으로 해석된다.

이렇듯 최부가 탄 배의 선원들의 계층구조는 4 단계로 짜여 있었다. 조역제와 천호제가 혁파되고 난 뒤인 1775년 표류한 장한철의 『표해록』에는 사공 1인과 선부(船夫) 9인만으로 선원이 구성되어 있었다.(정, 1979) 따라서 최부의 배에 격군 17인, 사공 1인, 영선 1인, 총패 1인 등 총 20인이라는 대원원이 승선하였던 것은 경차관(敬差官)<sup>3)</sup>이라는 최부의 지위에 대한

2) 『비변사등록』 제57책, 숙종 32년 10월 1일조.

3) 조선시대 각도의 지방행정을 감찰하기 위해 지방에 파견한 임시관리로서 당하관이 임명되었다.

예우(박, 2006a)와, 조운선의 선원 조직을 그대로 따랐기 때문인 것으로 보인다.

흥미로운 사실은 배의 출항을 무관직(武官職)의 진무(鎭撫) 안의가 명령하였다는 점이다. 나아가 진무 안의는 “민간의 배가 뒤집혀 침몰되는 일은 잇달아 일어났지만, 왕명을 받는 조신으로서 배가 표류하거나 침몰된 것이 드물었다”면서, “돛을 펼치고 가도록 명령했다.”(박, 2006a) 안의는 전문적인 뱃사람은 아니었을 것이나, 경차관을 호송해야 하는 관리의 우두머리로서 그와 같은 명령을 내렸을 것으로 보인다.

### 3. 최부의 『표해록』에 나타난 항해술

『표해록』의 저자 최부는 비록 바다나 배에 익숙한 사람은 아니었으나, 세밀한 관찰력으로 조선 시대의 항해술을 엿볼 수 있는 많은 기록들을 남기고 있다. 먼저 최부의 배는 관선이 아니라 민간용 선박이었는데, 경차관인 최부가 민간 선박을 이용한 것은 “수정사의 승려의 배가 튼튼하고 빨라 관선도 미치지 못하였기 때문”이다(박, 2006a).

최부가 승선한 배에는 삿대(撐), 노(棹), 돛(帆), 닻(碇), 키(舵) 등의 항해도구가 갖추어져 있었다. 기본적으로 수심이 얕은 바다에서는 삿대를 사용하여 배를 밀고 나간 뒤, 수심이 깊은 해역과 연안 가까운 바다에서는 노를 저었고(박, 2006a), 대양에서는 돛을 사용했다. 배의 방향은 키를 사용하여 조종하였고, 풍향에 따라 돛을 묶은 아덧줄을 잡아당기거나 풀어 주어 바람의 양과 방향을 조종하였다(박, 2006a).

배를 정박시킬 때는 닻을 사용하게 되는데, 최부의 배가 초란도에 처음으로 정박할 때 사용한 도구는 정(碇)이었으나(박, 2006a), 닻줄이 끊어져 정을 잃어버려 중국 연안에 도착해서는 실고 있던 돌 4개를 새끼줄로 묶어 정(碇)을 만들어 정박하였다(박, 2006a). 碇 또는 碇은 서로 혼용되는 한자어로 돌의 무게를 이용하여 배를 정박시키는 도구로서<sup>4)</sup> 우리말로 돌돛이라고 한다. 여기에서 흥미로운 사실은 배에 실을 짐이 없자 배에 돌덩이를 실었다는 점이다.<sup>5)</sup> 이것은 조선인들이 ‘발라스트 항해’(ballast sailing)를 했음을 의미한다.

배가 바다에서 항해할 때 가장 중요한 것은 방위를 파악하는 것이다. 따라서 최부는 “권산, 고면, 이복 등에게 말하기를 너희들은 키를 잡아 배를 바로 잡고 있으니, 방향을 몰라서는 안된다”고 당부하였다.(박, 2006a) 하지만 정작 자신은 배가 바다에서 폭풍을 만나 표류하는 동안 바람이 변하는 방향을 정확하게 기술하고 있다. 제주도를 출항한 윤1월 3일부터 17일까지 15일 중 윤1월 14일의 맑은 날 하루를 제외한 나머지 날들은 모두 흐리거나 비가 왔음에도 불구하고 최부는 바람의

방향을 정확하게 기술하고 있다.<sup>6)</sup>

장한철의 『표해록』에는 지남철을 사용하여 방위를 파악했음이 기술되어 있지만(정, 1979), 최부의 『표해록』에는 지남철을 사용한 기록이 없다. 날씨가 흐린 가운데서도 최부가 지남철 없이 바람의 방향을 동풍이나 북서풍, 북풍 등으로 정확하게 기술할 수 있었던 것은 기본적으로는 해와 달이나, 별 등을 통해 방위를 어느 정도 가늠할 수 있었기 때문이었을 것이다.

그러나 최부는 완전히 흐린 날인 경우에도 풍향을 정확히 기술하고 있는데, 이는 당시의 뱃사람들이 현대의 문명인이 소지하지 못한 지각능력을 소유하고 있었기 때문이라고 밖에는 판단할 수 없다. 실제로 오늘날에도 전문 요트인들은 바람의 기온과 느낌, 세기 등으로 풍향을 가늠할 수 있다고 한다. 전문 요트인의 증언에 따르면, 윤1월은 동절기로서 한반도 남해안 해역에는 기본적으로 북풍 계열의 바람이 탁월풍으로 불고, 기압의 형성에 따라 북동풍, 북서풍, 북풍이 불기도 한다. 동절기 북동풍은 서늘한 느낌을 주지 않지만, 북서풍은 시릴 정도로 차갑게 느껴진다고 하며, 북풍은 약간 차갑게 느껴진다.<sup>7)</sup>

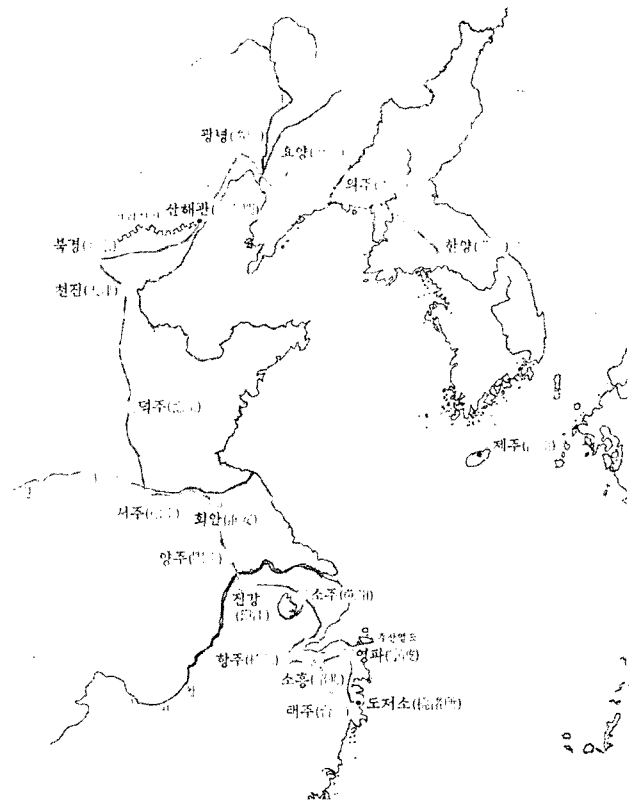


Fig. 1 CHOI Bu's Routes

자료 : 박(2006b), f.6.

4) 水運技術詞典編輯委員會 篇, 『水運技術詞典』, p.172; 허 등(2005), pp.141-142.

5) “제주도를 출발할 때는 배가 매우 큰데 비해 실을 물건이 없었으므로 돌덩이 몇 개를 배 안에 실어서 배가 흔들리지 않도록 하였습니다.”(박, 2006a, p.58)

6) 박(2006a), 윤1월 7일(p.44), 8일(p.45), 9일(p.48), 10일(p.48), 13일(p.57), 15일(p.61) 16일(p.62).

7) 이는 전문요트인 김현곤 선장의 증언에 의한 것이다. 요트 경력이 25년에 달하는 김현곤 선장은 2002년에 요트 ‘무궁화’ 호로 대한민국 최초로 태평양을 단독 횡단한 요트인으로 현재 요트 무기항단독 세계일주를 준비하고 있다.

따라서 방향을 몰라서는 안된다는 최부의 당부에 영선 권산은 “날이 개어 해와 달 그리고 별 자리로 헤아린다 해도 해상에서는 사방을 가리기 힘든데, 지금은 구름과 안개가 짙게 드리운 것이 여러 날 계속 되어 새벽인지 저녁인지 밤인지 낮인지도 알 수 없습니다. 단지 바람의 변화만으로 사방을 미루어 짐작할 뿐이오니 어찌 바른 방향을 가려내어 알 수 있겠습니까?”라고 답변하지 않을 수 없었던 것이다(박, 2006a).

방위를 정확히 파악할 수 있는 도구가 전혀 없었음에도 불구하고, 최부 일행은 배가 서쪽으로 표류하고 있음을 정확하게 파악하고 있었고, 결국 중국에 이를 수 있었다. 이는 해와 달, 그리고 별을 통해 방위를 가늠할 수 있었고, 안개나 구름이 끼었을 때는 바람의 온도와 느낌 등으로 방위를 짐작할 수 있었기 때문이었다.

#### 4. 최부와 장한철의 배의 표류 결과 비교

최부 일행은 악천후 속에서도 총패와 영선, 사공은 배를 부리는 데 최선을 다했다. 그 결과 최부 일행 43명은 한 명도 목숨을 잃지 않고 모두 무사히 남중국 영과 인근에 표착하여 조선으로 돌아올 수 있었다. 이에 반해 장한철의 경우는 총 29명이 승선하였으나, 표류 결과 배는 난파되었고, 8명밖에 생존하지 못했다. 이렇게 두 배의 결과가 상이하게 된 원인을 최부와 장한철이 해상에서 처한 상황이 판이했기 때문이었던 탓으로 돌리는 것은 적절치 않은 것 같다. 최부의 배와 장한철의 배의 상황을 비교해보면 아주 흥미로운 사실을 발견할 수 있다.

최부 일행과 장한철 일행 모두 튼튼한 배를 타고 있었으며, 정신적 지도자로서 최부와 장한철 모두 위험에 처한 상황 속에서도 위엄과 안정을 잃지 않고, 지도력을 발휘하였다는 점에서는 동일하다.

Table 2 Comparison of CHOI Bu and CHANG Han-chul's Cases

구분	최부의 배	장한철의 배
배	수정사의 배 - 튼튼	새 배 - 튼튼
승선원	양반 1, 배리 7, 선인 20, 호송군 9, 노비 6	선인 10, 상인 17, 양반 2
정신적 지도자	최부 - 승선원 전체를 독려 및 지도	장한철 - 승선원 전체를 독려 및 지도
사공의 자질	사공, 영선, 총패 - 배를 모는 데 최선	사공 - 80회 횡단한 경력 자지만, 체념적
선원의 대응	4인 - 마치못해 대담 5인 - 부지런하다가 나태 9인 - 배 운항을 자기 책임으로 여김	- 닻의 삼지 없어 노어도에 정박 못함(p.24) - 뱃줄, 샷대도 분실(p.27) - 풍향 변화를 알지 못함(p.38) - 키를 놓아 선판에 부딪힘(p.80)

자료 : 박(2006a); 정(1979).

두 배에서 결정적으로 차이가 나는 것은 선원이었다. 최부의 배의 경우, 군역이 있던 20명의 선원이 승선하고 있었던 데 반해, 장한철의 배에는 민간 선박을 운항하는 선원 10명만이 승선하고 있었다. 게다가 최부의 배의 선원 중 일부는 게으름을 피우고, 체념적인 선원도 일부 있었지만, 사공과 영선, 총패를 비롯한 격군 일부는 배를 운항하는 것을 자기 책임으로 알고 최선을 다했다.

이에 반해 장한철이 승선한 배의 선원들은 민간 선원들이어서 관음보살과 용신에게 빌어 구원되기를 수동적으로 기다리는 데 그치고 있다. 게다가 장한철의 배의 선원들은 샷대와 뱃줄도 분실하였고, 키를 제대로 잡지 못하여 선판에 부딪히자 이를 고정시키려 하다가 2명이 익사하였고, 닻에는 삼지(三枝)가 없어 노어도에 정박하여 살아날 수 있는 기회를 상실하고 말았다.

장한철의 배의 사공은 최부의 배의 사공, 도사공, 영선들에 못지않은 항해 경험을 갖고 있었다. 장한철의 배의 사공은 남해안을 80여회나 횡단한 경력이 있는 선원이었으나, 악천후에 능동적으로 대응하지 못하고, 체념하고 말았다. 장한철은 사공에 대해 다음과 같이 적고 있다. “선상 대장이라 함은 곧 사공을 이르는 말로서, 매사를 지휘할 권한이 모두 사공에 있기 때문이다. 그런데 이 사공은 배가 표류한 뒤로는 입을 봉한 듯, 손이 묶인 듯, 능히 한 가지 일도 지휘하질 못하고 남의 입만 쳐다보고 마치 제비 새끼 먹이를 기다리듯 하고만 있으니 그 래 그 풀이 뭐냐.” …이에 사공은 “만일 서측에 도착하게 되면 영영 돌아올 수가 없지, 차라리 그렇다면 우리나라 바다에 몸을 던져 장사지냄만 못한데.”라고 체념적으로 답하고 있다. (정, 1979)

이러한 상황을 비교해 볼 때 최부와 장한철의 일행의 최종 결과가 판이했던 것은 바로 선원들의 능력과 자세 등 이른바 시맨십(seamanship)의 차이에서 기인한 측면이 컸다고 할 수 있겠다.

#### 5. 결 론

이상에서 살펴본 바와 같이, 조선 시대 선박의 선원 조직은 관선의 경우 격군, 사공, 영선, 총패로 이루어져 있었고, 사선의 경우 선부와 사공으로 단순하게 구성되어 있었다. 일반적으로 격군은 노를 젓거나 돛 등을 조종하는 작업에 종사하였고, 사공은 키를 잡아 배의 방향을 조종하였으며, 영선과 총패는 사공의 경험을 갖춘 일종의 관리역이었다고 할 수 있다. 그러나 해상 표류라는 극한 상황에서는 영선이나 총패 등도 배의 키를 잡거나 조선에 직접 종사하였고, 선박 운항의 전문가가 아니었던 관리들이 항해에 간여하는 일도 빈번했던 것으로 보인다.

항해술의 측면에서 보면 조선시대의 배에는 샷대, 노, 돛, 닻, 키 등의 항해도구가 갖추어져 있었고, 공선시 안전항해를 위해 발라스트 항해를 하였으며, 풍향과 바람의 세기에 따라 돛의 방향과 아릿줄을 조정하고, 키를 사용하여 침로를 유지

하고자 했다. 방향 탐지와 관련하여 최부가 표류했던 성종 때에는 조선 시대 선원들은 나침반을 사용하지 않았지만, 해와 달, 별, 또는 바람의 온도와 느낌 등을 통해 방향을 탐지해 낼 수 있었다.

이 연구에서 가장 흥미로운 사실은 해상표류라는 극한 상황에 처한 최부와 장한철의 배는 표류 후 판이한 결과로 귀결되었다는 점이다. 최부의 배는 43명이 모두 무사히 생존하였으나, 장한철의 배는 승선자 29명 중 8명만이 생존하였다. 두 배 모두 새 배로서 튼튼하였고, 사공 또한 승선 경험이 많았으며, 최부와 장한철이라는 정신적 지도자가 있었다는 점에서 유사했다. 기상의 차이가 있었다는 점도 고려해야 하겠지만, 두 배 모두 표류하였다는 점을 감안하면 해상의 상태 또한 크게 차이가 났었다고 볼 수는 없다. 그럼에도 불구하고 두 배의 표류 결과가 판이하게 된 결정적인 원인은 각 배에 승선한 선원들의 시맨쉽(seamanship)이었다. 이는 오늘날의 상선의 해난사고의 상당수가 인적 과실에서 비롯된다는 사실과도 일맥상통한다는 점에서 해기인력 교육에 시사하는 바가 크다고 하겠다.

### 참고 문헌

[1] 고병익(1970), “최부의 금남표해록”, 『동아교섭사의 연구』, 서울대학교 출판부.  
 [2] 박원호(2005a), “명대 조선 표류민의 송환 절차와 정보 전달”, 『명청사연구』, 24집.

[3] 박원호(2005b), “조선인이 본 명 弘治中興의 조짐”, 『중국학논총』, 16집.  
 [4] 박원호(2005c), “15세기 중국인의 조선인식”, 『15-19세기 중국인의 조선인식』.  
 [5] 박원호(2006b), “최부 표해록 연구”, 고려대학교 출판부.  
 [6] 서인범(2003), “최부 표해록 연구-최부가 묘사한 중국의 강북과 요동”, 『국사관논총』, 제102.  
 [7] 윤치부(1993), 한국해양문학연구, 학문사.  
 [8] 이원철(2000), “조선 시대 해운 용어에 관한 소고”, 『한국해운학회지』, 제30호.  
 [9] 장한철, 정병욱 역(1979), “표해록”, 범우사.  
 [10] 주성지(2002), “표해록을 통한 한중항로 분석”, 『동국사학』, 제37집.  
 [11] 최부, 박원호 역주(2006a), “최부의 표해록 역주”, 고려대학교 출판부, 2006.  
 [12] 최강현(1981), “한국해양문학연구”, 『성곡논총』, 12집.  
 [13] 최부, 최기홍 역(1989), “금남선생 표해록”, 교양사.  
 [14] 최완기(1989), “조선후기 선운업사 연구”, 일조각.  
 [15] 허일, 김성준, 최운봉, “중국의 배”, 전망, 2005.  
 [16] 水運技術詞典編輯委員會 篇, 『水運技術詞典』.

원고접수일 : 2006년 9월 18일

원고채택일 : 2006년 12월 27일