

# 내포지역의 조운로의 형성과 변화

이 인 화\*

Formation and Transfiguration of Maritime Transportation Way  
in Nae-po District

Lee, Inn-Wha\*

## I. 서론

조운(漕運)이란 전국의 현물 세곡을 해안변이나 하천변의 창(倉)이란 일정한 장소에 조세미를 수납하여 두었다가 선박에 의해서 경창(京倉)으로 운반하는 것을 말한다.<sup>36)</sup> 즉, 경도(京都)에 가까운 서해 연안, 그리고 한강과 연결할 수 있는 하천, 서해안 또는 세곡을 수집하기에 편리한 강구(江口), 하천과 하천을 연결하는 요지에 조창이 설치되었다.<sup>37)</sup> 조운에는 조선(漕船)이 항해하는 뱃길이 있어 출발지점, 중간기항지, 도착지점이 각각 있는데, 이 세 지점을 연결하는 선이 조운로로 출발지점과 도착지점에는 현물 세곡을 보관하는 창고가 있다. 이것이 조창(漕倉) 또는 수참(水站)이라 하는데, 강변에 있는 창은 수운창(水運倉), 강창(江倉)이라 했고, 해변에 있는 창은 해운창(海運倉)이라 했다.

이런 조창제도는 고려 성종11년(992년) 완성하였고, 각 조창에서는 매년 2월부터 조세로 받은 곡식을 운반하게 하였으며, 가까운 거리의 것은 4월까지, 먼 거리의 것은 5월까지를 운반하였다.

충청도는 2월 20일 이전에 출항시켜 3월 10일 이내에 납고해야 했다. 임가는 선박의 임대료로서 1704년 제정된 양호선절목(兩湖船節目)에 의하면 선박 1척의 임가는 50석이었다. 한편 선가는 화물의 운송료로서 충청도의 경우 매 10석에 1석이였다. 지토선은 본읍(本邑) 또는 인접 읍의 포구에서 조운로를 따라 북상하여 경창에 세곡을 부리는데 기간은 짧게는 2~3일에서 길게는 30일까지 걸렸다.<sup>38)</sup> 그러므로 각 주군현(州郡縣)은 자기 지방에 가까운 조창에 세곡을 일단 집산시켰고, 이를 선박을 이용하여 이듬해 2월에 조운하여 가까운 곳은 4월까지, 먼 곳은 5월까지 기한을 정하여 경창(京倉)에 운송하게 하였다.

이들 포구는 조운로를 기점으로 조운이 점차 국가에 의해 관장되면서 국가가 설치한 창고인 조창(漕倉)이 기본단위가 되었다. 조창이 처음으로 설치된 것은 정종(靖宗) 때였다. 고려 초기에는 지방에 외관(外官)을 파견치 않고 세곡수납과 조운에 대한 것을 지방 호족에게 위임하여 시행하였었다. 성종 11년(992)에는 지방에 60개 포(浦)를 설치하는데, 12목(牧)에는 목사(牧使)를

\* 민속지리학박사, 면천초교 교사

36) 김추운, 1995, 삼교천의 역사문화, 당진문화원, p.135.

37) 상계서, p.138.

38) 상계서, p.166.

배치 그 지방을 관할하게 하였으며, 포(浦)는 관(關), 역(驛), 강(江)처럼 군현(郡懸)과 같이 하부 행정기구로 세곡징수를 강화하는 지방 조직의 중요 기구였다.

산과 강이 자연적 현상에 의해 이루어진 지리적 공간이라면 길은 인간에 의해 인위적으로 형성된 지리적 공간이다. 따라서 문화의 전파에 있어서 길은 문화를 열어주고 닫아주는 관문의 구실을 한다. 내포지역은 가야산을 중심으로 삼교천, 무한천, 곡교천과 더불어 천수만, 가로림만, 대호만, 아산만 등 내륙 깊숙한 곳까지 여러 만(灣)들이 아주 잘 발달해 있고 도서가 많아 수상교통이 매우 발달한 지역이다. 따라서 내포지역 어느 지역이든 하천 및 해안을 통해 쉽게 서해 바다로 나갈 수 있을 뿐만 아니라 이런 수상교통을 통해 내포 어느 곳이든 쉽게 접근할 수 있는 곳으로 일찍부터 한 문화권이 형성되었던 곳이다. 따라서 내포지역은 물을 통해 문화의 전파가 용이하게 이루어졌다. 아산만을 중심으로 조운로가 발달해 충청도 인근지역의 세곡이 운반되어 각종 조창시설, 그리고 이를 보호하기 위한 군사시설, 또 안전한 세곡 운반을 위한던 종교시설이 발달해 있었다.

따라서 이런 내포지역의 조운로를 파악해 봄으로써 내포지역이 갖고 있는 정체성을 파악해 보고 과거 선조들이 운영해 온 수상교통 환경을 이해하고자 한다.

## II. 조운로(漕運路)의 형성과 변천

### 1. 포구

내포지역은 일찍부터 뱃길과 포구가 많이 발달했는데, 즉, 홍주 대진포·전선창·안면곶·원산도·

석비포, 아산현 당포(堂浦)·대산진(大山津)·개포진(介浦津)·시진(市津)·시포(市浦)·대각진(大角津)·중방포(中防浦)·견포(犬浦)·백석포(白石浦)·둔포(屯浦)·당포(堂浦)·우평포(牛坪浦)·공세곶포·다포·단장포, 신창현은 정포도(井浦渡)·장포(獐浦)·견포(犬浦)·장포(獐浦)·대포(大浦)·가야포(加野浦)·단지포(丹池浦)·중방포(中防浦)·호두포(狐頭浦), 덕산현 구만포(九萬浦)·돈관포(頓串浦), 면천군 당진포·채원포·범근내포(犯斤內浦)·강문포(江門浦), 서산군 평신진·외현포·남곶·위곶·안면곶·요전량·파지도·대산곶·백사정·창포, 태안군 안흥진·소근포·부포·안지영산곶·대소산곶·굴포·안흥량·이산곶·신곶·백사정·결성현 동산포·석곶포·장포·모산당포 등 52개의 포구명이 조선후기 지지들에서 파악되어 삼교천 주변에 많이 분포함을 알 수 있다.

한편 내륙 깊숙이까지 교통의 큰 몫을 했던 교통기관으로는 내륙수로를 이용한 수운이 있었다. 중국방향의 산맥을 쫓아서 서남해안으로 흘러드는 큰 강들은 예로부터 물화(物貨)의 이동과 함께 문화의 전달자 구실을 해 왔다. 한강을 비롯한 임진강·예성강·금강·영산강·낙동강·섬진강·대동강 등은 내륙 깊숙이까지 항행이 가능하였기 때문에 조세미 운반은 물론이고, 지역간 생활필수품 교류가 이를 통해서 쉽게 이루어진 셈이다. 하천변의 진(津)·포(浦)·도(渡) 등과 같은 지명은 수운과 관련된 지명이다.<sup>39)</sup> 가령, 바다로부터 고기와 소금이 내륙지방에 수송되는 한편, 내륙지방으로부터는 시탄(柴炭)과 미곡(米穀) 등이 교환되었다. 따라서 조창과 내륙수로와 조운의 연결은 수상교통의 요체였다.

39) 김추운, 1991, 물의 지리적 접근(1), 한국지리교육학회 학회보 제16호, p.3.

## 2. 조운로

조운로는 바다 한가운데로 나가지 않고 연안에 근접한 도서사이를 질러갔다. 서남해안은 리아스식 해안이고 많은 섬들이 연해안에 분포하고 있으며, 조석작용(潮汐作用)이 크기 때문에 해상교통사고를 자주 일으켰다. 특히, 장연(長淵)의 장산곶(長山串), 태안의 안흥량(安興梁), 관장항(冠丈項), 강화(江華)의 손돌목〔孫覓項〕 등은 밀·썰물작용에서 생성된 물골(水路)이 있고, 풀과(草嶼) 등 암초와 파도로 말미암아 조선이 전복되는 일이 많았고, 또 경강(京江) 특히 행주(幸州)의 염창항(鹽倉項)은 천수(淺水) 및 수초로 통행이 불편하였다.<sup>40)</sup>

고려시대 남서해안의 조운로를 추정해 보면 낙동강 하구 가덕도 북방에서 출발하여 견내량·거제도간(이곳에서 창원 금포창 조운로와 합류)→수우도(水牛島) 북방→창선도(昌善島) 북방→노량·남해도간→좌수영·돌산도간→고흥반도 남안→금당도(金塘島) 북방→고금도 북방→완도 북방→보길도(甫吉島) 북방→우수영·진도간→장산도(長山島) 동방→압해도(押海島) 동방(영암의 장흥창 조운로와 합류)→증도(甞島) 동방→입자도(荏子島)·지도(智島, 나주 해릉창 조운로와 합류)→법성포 서안(부용창 조운로와 합류)→변산반도·위도간(부안의 안흥창 조운로와 합류)→고군산도 동방→연도 동방(이곳에서 임피의 진성창 조운로와 합류)→원산도·삼시도간→안흥량→대난지도 서방(서산의 영풍창 조운로와 합류)→영흥도·대부도간→영종도·월미도간(이곳에서 아산의 하양창 조운로와 합류)→강화 북안→자연도→예성항에 닿는다. 조선시대 예산현의 경우 세곡을 실은 지토선은 외창 출항→면천 강문포→아산 대각포(牙

山 大角浦)→우평포→흥주 울포(栗浦)→진두포(津頭浦)→수원 여옹해(呂翁海)→도리해(桃李海)→남양 팔산해(八山海)→강화 초지도(草芝島)→녹석항(綠石項)→통진치(通津峙)→통진봉상(通津奉湘)→양천항(陽川項)→한강→마포(麻浦)에 닿는다.

## III. 내포지역의 조운로

### 1. 해난사고와 굴포운하

전라경상도에서 서울로 올라오는 세곡선들이 안면도 신야리 바닷가 끝에 있는 암초 ‘쌀씩은여’에서 풍랑을 맞아 번번히 파선하므로 이를 극복하고, 뱃길의 순로를 위하여 태안읍 인평리와 팔봉면 진장리 사이를 뚫어, 적돌만(서산간척지 B지구)과 가로림만의 바다를 통하게 하여 뱃길을 단축하고 순로를 트려던 공사가 바다에 단단한 바위가 깔려 있음으로써 성공을 못하고 부득이 태안 안면을 창기리와 신온리 사이를 끊어서 운하를 만들었다.

처음 고려 제17대 인종 12년(1134) 7월에 나라에서는 내시(內侍) 정승명(鄭夔明)을 보내 군정(軍丁) 수천명을 동원한 운하개설공사를 실시하여 10여리(4Km)는 수로를 만들었으나, 바다가 단단한 암반이어서 7리(3Km 정도)를 남긴 채 공사를 중지하였다. 그 후 고려 말엽 공양왕 3년(1391)에 이성계가 조운의 중요성을 인식하고, 조운의 이(利)와 어염의 이(利)를 진흥시킨 바 있는 왕강(王康)으로 하여금 굴포운하의 개설공사를 완공토록 하여, 왕강은 같은 해 7월에서 8월까지 2개월간 전력을 다하였으나 화강암 층인 암반이 워낙 단단하여 암반 뚫는 일이 지지부진하고, 간만에 의한 조수작용으로 열심히 파놓은 공사가 다시 물려와 매워짐으로서 중단

40) 김추윤, 1995, 전게서 p.138.

되었다.<sup>41)</sup>

조선시대에는 태조 이성계가 즉위 직후 두 차례나 최유경(崔有慶), 남은(南閔) 등을 굴포가 있는 현지로 보내어 순제성(尊堤城)의 구거개착(溝渠開鑿)의 타당성을 조사케 하였다.<sup>42)</sup> 태종도 조운로 확보에 관심이 깊어<sup>43)</sup> 1412년에 안홍량 조운로 안전운행에 대한 논의하였고 하륜(河崐)의 발의로 참찬 의정부사 김승주를 순제(尊堤, 굴포)에 파견하여 현황을 조사, 우박(禹博; 병조참의), 김지순(金之純; 의정부사), 우희열(禹希烈; 충청도 관찰사), 박자청(朴子靑), 김효손(金孝孫) 등을 현지에 파견하여 다시 굴착토록 하였으나 공사는 진척되지 않았다.<sup>44)</sup>

하륜(河崐)의 주청으로 착통치 못한 남은 지역의 높은 허리부분에 해당하는 곳을 나누어서 남쪽 3개 처에 저수지를 설치하였는데, 대소저수지를 계단식으로 남북에 각각 파서 만들었다. 그러나 천수만쪽의 수심이 얕아 파놓은 운하에 들어올 수가 없었고, 비록 배가 운하까지 접안할 수 있다 하더라도 남착지에서 북착지 밑에까지 세곡을 옮겨 실으려면 여섯 번이나 짐을 옮겨 쌓아야 하는 것을 되풀이하다 보니 번거로움과 시간의 지체됨이 말할 수 없었다. 이러한 까닭에 이때 준공을 본 운하도 실제 운용에는 여러 가지 차질이 있었다. 이에 따라 불가피하게 다시 안홍량을 통한 조운이 다시 계속되고, 안홍량에서 파선은 여전하였다. 태종 3년(1403) 경상도에서 올라가던 조선 34척이 안홍량에서 난파되었고, 또 태종 14년(1414) 전라도 조선 66척

이 패물하자 조운 문제를 다시 전면 검토하는 계기가 되어 경상도 세곡은 충주에 있는 덕흥창(德興倉)까지 육로로 운송하여 여기에서 남한강을 이용하여 서울에 도착케 하고, 충청도 중 현충남지역에 해당하는 곳은 대부분 아산군 주변에 있는 공세곶창(貢稅串倉)으로 하고, 서산, 태안, 당진, 홍성, 결성, 보령지방은 일시 당진 범근내에 있는 북창으로 수납하다가 다시 공세곶창(貢稅串倉)으로 바꾸었다.<sup>45)</sup>

제7대 세조 7년(1461)에는 좌의정 신숙주(申叔舟)를 충청도<sup>46)</sup> 체찰사로 삼고 호조참의 안철손을 부사로 전수원부사 홍경손을 종사관으로 삼아 태안 굴포개착의 가능여부를 직접 답사 후 신숙주는 굴포의 운하 착공을 건의하였다. 그러나 난공사임을 알고 세조 10년(1464) 3월 중지하도록 건의하였다.

그 후 중종 16년(1521), 선조 때 굴포 개착의 문제를 검토한 일이 있었다. 이 때 전라도에서 올라오는 세곡을 태안읍 평천리 3구에 있는 남창(南倉)이라는 창고를 설치하고 일단 하선, 이 창고에 쌓아 놓고 사람의 등짐으로 태안읍 도내리 2구에 설치된 북창(北倉)으로 옮기어 가로림만에 조운선(漕運船)을 띄워서 서울의 경창(京倉)으로 보내자는 안이 논의되었었다. 그 후 18대 현종(1660~1674)때에 굴포운하 개착건이 논의되었었다. 이때부터 남창(南倉)과 북창(北倉)이란 이름이 생겼고 이 두창을 안면창(安眠倉)이라 했었다.

굴포 운하공사는 고려 인종 12년(1134)에 내

41) 이은우, 1997, <우리나라에서 최초로 만들었던 굴포운하>, 《서산문화》 9집, p.46.

42) 상계서, pp.53 ~ 54.

43) 노도양, 1979, <가적운하개착의 역사지리적 고찰>, 《청파집(淸破集)》, 명지대학 출판부, p.8.

44) 충청남도지, 1979, 제2편 역사 굴포군지 개착, p.339. ① 국토이력서(매일경제신문사, 1984) 김의원 안홍량에 도전하다 799 ② 왕조실록 태종 16년

45) 이은우, 1997, 전계서, pp.54 ~ 55.

46) 체찰사(體察使)는 조선시대의 군직의 하나. 국가에 전란이 일어났을 때 임금을 대신하여 그 지방에 나아가 임금을 대신하여 일반 군무를 관할하는 임무를 맡아 보았는데 재상이 겸임하는 것이 상례였다.

관 정습명에 의하여 시작한 것을 효시로 공양왕 3년(1391), 조선왕조에 와서도 태조 4년(1404), 동 6년(1406), 태종 12년(1412) 동 13년(1413), 동 16년(1416), 세조원년(1464) 등 굴포운하 시설에 대한 논의가 제기되고 실제 착수 시행되었으나 이러한 수십 차례의 시도도 암반으로 된 땅을 파야하는 어려운 문제가 제기되어 번번이 실패되었다. 이에 따라 육로 수송의 확대와 안흥량에 세밀한 항로 표지의 설치와 조선 운항 규정의 제정으로 조선 운항의 안정운항의 길을 확보코자 하였다.

## 2. 수운로와 월경지

월경지(越境地)는 지방행정 조직 중 군현(郡縣)의 특수구역으로 「갑(甲)군현의 토지가 소속 군현지역과 연결되지 않고 절연된 채 을(乙), 병(丙) 등 다른 군현의 토지속에 존재하면서 갑(甲)군현에 소속하는 형태」를 말한다. 월경지는 일명 월경처(越境處), 비지(飛地), 비월지(飛越地), 비입지(飛入地)라고도 하는데, 한말(1906년)까지 약 70여개가 존재하였다. 충청남도 아산만 특히 삼교천을 중심으로 현재의 당진군, 아산군, 예산군 일대에는 조선조에 상당수의 월경지가 존속했는데, 현종 9년(1018)에 홍주목에는 면천군, 대흥군, 결성군 등 3개 군과 고구현(高丘縣), 신평현(新平縣), 당진현(唐津縣), 정해현(貞海縣) 등 10개 군현이 소속되어 있었다. 당진현과 여미현이 1106년, 면천군과 정해현이 1108년, 덕풍현이 1175년 각각 독립하였다. 따라서 당진지역에 존재하던 신평현과 합덕현(부곡)이 각각 월경지로 남게 되었다. 즉 홍주목에 속했던 주변의 군현이 독립하자 독립된 군현의 구역 너머에는 옛날 홍주목에 속했던 지역이 월경지로 남게 되었다. 이것은 아산만을 중심으로 직산의 경양포(慶陽浦), 아산의 공세곶(貢稅串), 면천의 범근

내포(犯斤乃浦), 홍주의 대진(大津) 주위에 발달된 조운과 조창에 관련된 것이다. 즉 발생 초기에는 속군현의 분리 독립이나 임내(任內)의 이속에서 연유되었지만 그 후 조선 초기 군현제의 정비 후에도 계속 존속하게 되었던 것은 조운과 해산물 공급의 중요성 때문이다. 대개 내륙에 있는 월경지를 제외하고 하천이나 해변에 위치한 월경지는 주로 현물 조세미를 경창(京倉)에 운반하기 위한 조운기능과 어염(魚鹽)과 같은 해산물을 소속 읍에 생산, 조달하기 위한 역할을 했던 것이다. 행정 및 교통상 사객(使客)의 왕래가 빈번한 내륙의 제읍(諸邑)에서는 해산물의 공급이 절실하기 때문이다.

실제로 삼교천변에는 대동여지도에 의하면 하천 양변에 홍주지(洪州地)에 속하는 신평과 합덕, 면천지(沔川地)에 속하는 범천, 덕산지(德山地)에 속하는 비방곶, 천안지(天安地)에 속하는 신종덕홍돈의, 수원지(水原地)에 속하는 결매 등 5개 주읍의 비월지가 분포하고 있으며, 아산만에는 양성지(陽城地)에 속하는 괴대곶, 직산지(稷山地)에 속하는 외야곶 등 2개 주읍의 비월지가, 안성천변에는 직산지(稷山地)에 속하는 경양(慶陽)이 분포되어 있어 천안지가 한 번 더 있는 모산(毛山)까지 합하면 무려 9개의 비월지가 집중적으로 분포함을 알 수 있다. 이것은 이 당시 아산만과 삼교천이 조운과정에서 중요한 역할을 하고 있음을 보여주는 증거이다. 실제로 이러한 9개의 비월지에는 대부분 거의 다 조창을 가지고 있었다.

군현은 지방관부(地方官府)로서 하나의 독자적인 행정권역 및 경제권역을 확보하여 주민의 생활필수품이나 관아(官衙)의 운영, 사객(使客) 접대에 필요한 물자, 중앙과 염(鹽), 병(兵), 수영(水營) 등 상급관청에서 배정받은 공물이나 진상품 등을 가급적 군현내에서 자체적으로 조달

하는 것이 편리하였다. 당시 관민이 필요로 하는 물자는 육산물과 해산물인데 이 양 물산을 확보하기 위해서 군현의 구획확정에 있어서 특별한 배려가 필요하여 해안이나 하천변에 월경지나 두입지를 가질 필요가 있었다. 그래서 군현의 경계서 내륙에 있는 군현이 멀리 해안까지 두입(斗入)하여 어염과 같은 해산물을 조달할 수 있게 하는 경우가 많았다.

해안의 돌출부인 곳이나 도서 및 해안가는 어염(魚鹽)이나 목재 생산이 풍부하고 해운 교통이 편리하여 고려조 이래 조선조까지 인근의 열읍(列邑)이 분점하고자 경쟁의 대상이 되었다. 그래서 국가에서는 이러한 곳을 1읍에 전속시키지 않고 여러 읍에 분할하여 귀속시켰다. 김정호가 쓴 『동여도지(東輿圖志)』에 의하면 충청도의 안면곶(安眠串)은 본래 소(所)로서 홍주, 서산, 태안 등 3읍에 분할 소속되어 있었다.

월경지의 위치관계를 살펴보면 다음 경내에 점재(點在)하는 것도 있고 2~3개 읍에 접계(接界)하는 것도 있으며 4~5개 읍에 접계하는 것도 있다. 합덕면은 면천, 덕산, 예산, 신창, 아산 등 5읍 접경에 위치하고 있다. 면천 소속의 범천면은 월경지로서 삼포천의 서변에 입지하여 덕산의 비방곶면, 홍주의 합덕면, 천안의 돈의면과 같은 월경지에 의해서 이중으로 둘러 싸여 있는 특수한 경우이다. 월경지의 규모는 속현에서 1개 촌에 이르기까지 크기가 다양하다. 월경지도 조선 세종조에는 10호 미만이었던 것이 후기에 와서는 수십 호로 늘어났고 1개 동에 지나지 않았던 것이 면으로 발전하고 1개 면이 다시 몇 개 면으로 분리되기도 하였다. 신평현은 한때 폐현이 되어 현내면, 신남면, 신북면의 3개 면으로 나뉘어졌다가 1914년 군면폐합에 의하여 다시 신평면 하나로 통합되었다.

월경지에 대한 정비는 고려말부터 시작되었

지만 본격적인 정비는 조선 태조 즉위부터이다. 그 후 태종, 세종을 거쳐 여러 왕들이 월경지와 두입지를 정비하려고 노력했으나 여러 가지 원인으로 하여 큰 실효를 거두지 못했다.

결국 광무 10년 1906년 9월 28일 칙령 제49호로 지방행정구역을 정리하여 면과 리의 구획에 변경을 가함과 동시에 그때까지 존속하던 전국 의 월경지와 두입지를 정리하여 각기 소재읍에 이속함으로써 완전히 소멸되었다. 따라서 조선조 초기 이래 계속 지속되어 왔던 월경지는 조선왕조와 운명을 같이 하게 되었다.

월경지의 발생이 고려조에서 주로 군현의 구획변동, 속군과 속현의 독립과 이속(移屬)의 결과이며 군현의 행정구역화가 불충한 데서 오는 그 당시의 사회적 배경에서 탄생되었다고도 볼 수 있으나 군현제가 획기적으로 정비된 조선 초기 이후에도 계속되거나 새로 형성된 것을 보면 조선시대 들어와서는 경제·교통·군사적 측면에서 존립했던 것으로 보여진다.

#### IV. 결 론

이상과 같이 조운로 선상에 있는 포구, 그리고 내포지역의 조운로, 월경지를 이해해 보았다. 내포지역은 안개가 많기 때문에 포구가 다른 지역에 비해 많이 분포하고 있어 배를 타면 내포 지역 어느 곳이라도 다 갈 수 있다는 말을 실감할 수 있다. 이렇듯 내포지역은 수많은 작은 만(灣)들이 많아 내륙의 각종 세곡을 쉽게 운반할 수 있도록 각 포구에 조창이 조성되었다. 이는 지방행정 군현계(郡縣界)가 매우 복잡하게 하였다. 따라서 월경지, 비월지 등이 생겨 다른 군현의 마을이 본 군현에 들어와 있는 현상이 나타났다.

아울러 내포지역에서는 잦은 난파(難破)와 관

련해 굴포운하의 역사가 고려시대 고려 인종 12년(1134)부터 조선시대 중종 16년(1521)까지도 논란거리가 되는데, 적돌만과 가로림만을 뚫는 데 역사(役事)도 암반으로 들어차 있어 번번이 실패하였다.

### 文 獻

- 김주환·권동화·김창환, 1993, 환경과 생활, 도서출판 신라.
- 김추운, 1991, 물의 지리적 접근(1), 한국지리교육학회 학회보 제16호.
- 김추운, 1995, 삼교천의 역사문화, 당진문화원.
- 노도양, 1979, 〈가적운하개착의 역사지리적 고찰〉, 《청파집(淸破集)》, 명지대학 출판부.
- 서산시지편찬위원회, 1998, 《서산시지 제1권 서산의 지리》, 서산시.
- 서산시지편찬위원회, 1998, 《서산시지 제5권 서산의 민속문화》, 서산시.
- 예산군지편찬위원회(박성홍), 1987, 예산군지, 서울특별시인쇄공업협동조합.
- 이은숙, 1994, 〈조선시대 서울의 교통수단과 교통로〉 《한국의 전통지리사상》, 민음사.
- 이은우, 1997, 우리나라에서 최초로 만들었던 굴포운하, 서산문화 9호, 서산향토문화연구소.
- 임덕순, 1990, 문화지리학, 범문사.
- 최창조, 1995, 한국의 풍수사상, (주)민음사.
- 충남발전연구원, 1998, 서산시문화유적분포도, 충청남도.
- 충청남도지, 1979, 제2편 역사 굴포군지 개착, 충청남도.
- 태안군지편집위원회, 1995, 태안군지, 태안군.
- 한상복 외, 1991, 문화인류학개론, 서울대출판부.