

## A Historical Research on the Characteristics of Large-scale Disasters in Korea

Choongik Choi<sup>#</sup>, Chul Min Kim<sup>##</sup>

Kangwon National University, Chuncheon-si, Kangwon-do, South Korea

### Abstract

This study aims to explore the characteristics of large-scale disaster accidents using a historical approach, by assessing the main features of natural disasters in Korea by a heuristic method. We searched 360 large-scale disaster accidents in Korea occurred from 1945 to 2015 including 158 maritime accidents and 98 land transportation accidents. The results provide several important implications as follows. Firstly, most of accidents before 1960s were caused mainly by the lack of experience and management skills. Secondly, large-scale disasters increased dramatically along with economic growth and urbanization during the period from 1961 to 1980. Thirdly, it is notable that land transportation accidents decreased, while aircraft accidents increased during the period 1981 to 2000. Fourthly, the frequency of domestic large-scale disasters has been decreasing since 2000, whereas that of overseas large-scale disasters has been increasing.

**Key words:** large-scale disasters, historical research, heuristic method

### 1. 서론

1945년 해방 이후 한국사회는 산업사회로 진입하면서 지속적인 성장과 발전을 이루었다. 그러나 원칙과 절차보다는 효율성과 경제성을 우선시하는 사회 분위기 속에서 급속한 산업화는 사회의 복잡성을 증가시켰다. 한국사회의 복잡성 증가는 Ulrich Beck(1992)의 주장대로 각종 재난·재해 위기가 도처에 존재하는 위험사회(Risk Society)를 초래하였다. 2014년 304명의 희생자(사망·실종)를 낸 '세월호' 침몰사고는 한국이 직면하고 있는 '위험사회'의 한 단면을 보여주었다(Lim,

2014). 이에 앞서서 2003년 '대구지하철' 화재사고(사망·실종 213명), 1993년 '서해훼리호' 침몰사고(사망 292명), 1970년 '남영호 침몰사고'(326명 사망)는 한국사회가 겪어온 위험수준을 여실히 보여주고 있다. 이렇듯 과거에서부터 현재에 이르기 까지 재난으로 인한 피해는 계속 증가하고, 반성과 개선을 촉구하는 목소리 역시 강조되고 있지만, 우리 사회가 직면한 위험에 대한 대응체계 강화는 여전히 답보상태이다. 무엇보다도 재난 대응에 기초라 할 수 있는 재난 발생 데이터베이스 조차 구축되어 있지 못하다.

본 연구는 한국사회의 발전과정에서 경제와 주변 환

<sup>#</sup> The 1st author: Choongik Choi, Tel. +82-33-250-6813, e-mail. choich@kangwon.ac.kr

<sup>##</sup> Co-author: Chul Min Kim, Tel. +82-33-250-6813, e-mail. cmman75@gmail.com

경의 변화에 따라 재난 발생 특성이 변동되고 있음에 착안하여 1945년 이후 한국 사회의 재난 발생 특성을 살펴 보았다. Carr(1961)는 역사를 “현재와 과거 사이의 끊임 없는 대화(dialogue between present and past)”라고 정의하였다. 이와 같은 맥락에서 Breisach(1994)는 역사적 연구를 과거에 일어난 인간과 환경(사회)의 상호작용의 결과로서 사실에 관한 관찰과 기록 그리고 이에 대한 고찰을 통하여 일반적으로 유추할 수 있는 법칙과 특징을 찾아내어 해석하는 연구 방식이라고 주장하고 있다 (as cited in Choi, 2013). 역사 연구는 자연과학 연구와 달리 수많은 독립변인(independent variables)에 영향을 받기 때문에 완벽한 필요충분조건을 갖춘 법칙을 발견해 내기는 어렵다. 따라서 ‘경향(trends)’이나 ‘분류(classifications)’ 또는 ‘가정(hypothesis)’으로 일반법칙을 대신하기도 한다(Lim, 2000). 이를 통하여 역사적 현상에 대한 필요조건을 설명할 수는 있지만 인과관계 같은 필요충분조건을 만족시키기에는 한계가 있다. 이러한 문제를 보완하기 위하여 본 연구는 질적 연구방법론의 하나인 발견적 방법(heuristic method)을 활용하였다. Moustakas(2001)는 이러한 방법을 통하여 복잡하며 명확하지 않은 역사적 사실에 대한 판단을 내릴 수 있으며, 실마리가 충분하지 않더라도 경험에 기반하여 문제를 풀어가는 편의적 방법을 사용함으로써 역사적 연구에 기여한다고 주장하였다(as cited in Choi, 2013).

본 연구는 크게 네 부분으로 구분된다. 첫째, ‘선행연구와 방법론 고찰’에서는 재난의 개념에 대하여 고찰하고 선행연구를 살펴봄과 동시에 자료수집 방법과 연구방법에 대하여 논의한다. 둘째, ‘대형재난의 발생 특성’에서는 조사된 자료를 바탕으로 재난의 특성을 탐색(exploration)하고 어떠한 유형의 재난이 언제 그리고 어느 곳에서 주로 발생하였는지에 대하여 기술(description)하였다. 셋째, ‘대형재난 발생의 시대적 변화’에서는 사례기술적 설명(idiographic exploration)을 활용하여 각 기수별로 재난 발생에 대한 포괄적 이해를 추구하였다. 이는 도출된 자료를 바탕으로 ‘왜’ 이러한 특성들이 나타났는지에 대한 답을 찾는 방법 중 하나이다(Earl Babbie,

2013). 넷째, ‘결론 및 시사점’에서는 도출된 결과를 바탕으로 앞으로 우리사회가 직면할 재난에 대응하기 위한 구체적 시사점을 도출함과 동시에 본 연구의 한계점과 후속 연구 과제에 대하여 논의하였다.

## II. 선행연구 및 방법론 고찰

### 1. 선행연구 고찰

재난은 오늘날 전 세계가 관심을 기울이고 있는 주요한 사회문제 가운데 하나로서 물리·법·사회적 개념으로 구분할 수 있다. 물리적 개념은 재난을 인명 및 재산 피해 정도에 따라 정의하는 것으로서 일정피해 규모 이상을 재난으로 규정하고 접근하는 방법이다. 법적 개념은 재난을 법·제도가 재난을 어떻게 정의하는가에 초점이 맞추어진다. 국내의 경우 「재난 및 안전관리기본법」에서 재난을 ‘국민의 생명·신체 및 재산과 국가에 피해를 주거나 줄 수 있는 것’으로 정의하고, 크게 ‘자연재난’과 ‘사회재난’으로 구분하고 있다. 마지막으로 사회적 개념은 재난발생 자체보다는 “그로 인한 지역사회의 충격과 혼란상태”를 중요시 한다. 물리적 규모와 관계없이 사고가 사회·정치적으로 커다란 영향을 미친다면 재난으로 인식될 수 있기 때문이다(Korean Society of Hazard mitigation, 2014).

이러한 맥락에서 우리는 언론보도 등을 통하여 ‘대형재난(great disaster)’이라는 용어를 자주 접하고 있다. 이를 풀이한다면 관리될 수 있는 통제범위를 넘어서 일정 규모 이상의 피해를 유발하여 사회에 커다란 파급효과를 불러온 사고라고 해석 할 수 있다. 하지만 재난의 원인, 피해 범위 및 규모에 대한 명확한 기준이 제시되어 있지 않다는 점에서 여전히 추상적이고 상대적인 개념이라고 할 수 있다(Kim & Choi, 2015). 하지만 사고의 규모, 원인, 영향 등 재난의 세가지 개념을 하나의 단어로 표현할 수 있다는 점에서 편의적으로 사용될 수 있는 개념이다.

지금까지 이루어진 재난 관련 사회과학적 연구들을 살펴보면 주로 행정학, 심리학 사회학 분야를 중심으로

이루어졌다. 행정학 분야는 통합적 재난관리체계 구축과 재난관리 효율성 증진에 초점을 맞춘 연구들이 많았으며, 심리학 분야는 피해자들의 고통과 관련하여 정신 보건 지원체계 구축 연구들이 다수를 이루었다. 한편 사회학 연구들은 사회구조라는 거대한 틀 안에서 기술 재난이 어떻게 발생하였고 변화되었는가에 초점을 맞춘 연구들이 주로 이루어졌다(Kim, 2011). 특히 사회학적 연구들은 ‘이중 위험사회’(Kim, 1998), ‘총체적 위험사회’(Sung, 1998), ‘복합 위험사회’(Jang, 2003), ‘이중적 복합 위험사회’(Lim, 2003)라는 개념을 통하여 한국적 위험사회의 특수성을 설명하였다. 그리고 이 특수성은 산업발전 과정에서 한국사회가 경험한 압축적 근대화 기원에 기인하고 있음을 강조하였다. 즉, 초고속 성장을 지탱해 온 힘 자체가 위험요인들의 발생 요인으로 작용했다는 것이다(Lee, 2003). 이러한 사회학 연구 결과들은 재난발생의 원인이 우리 사회의 발전과정에 있었다는 사실을 명확하게 설명해 주고 있다. 하지만 개별적 사례 연구 분석에 초점을 맞추고 있어 “현재 재난이 어떻게 일어났으며 앞으로 어떻게 변해갈 것인가?”라는 질문에 충분한 답을 제시하지는 못하고 있다.

이러한 한계를 인식하듯, 최근에는 재난의 역사적 변화과정을 다루는 연구들이 조금씩 이루어지고 있다. 1945년 이후 서울의 도시화 과정에서 나타난 재난 경험을 다룬 연구(Choi, 2013)에서는 대도시가 어떠한 재난을 경험하고 이를 어떻게 관리하였는지에 대하여 탐색하였다. 1945년 방재정책에 영향을 미친 주요 재난과 대응정책을 살펴본 연구(Kim, 2014)에서는 재난 발생 현황과 함께 시기별 정부의 대응정책의 변화과정을 서술하였다. 한편 1960년대 이후 한국 대형 재난을 살펴본 연구(Korea Research Institute For Local Administration, 2014)에서는 1964년 이후 나타난 276건의 대형재난 발생 현황을 파악하고 유형에 따라 분류하였다. 이러한 연구들은 그 동안 관심을 두지 않았던 재난의 역사를

본격적으로 다루었다는 점에서 커다란 의의가 있지만, 조사 대상의 범위가 제한적이어서 사회전체에 걸쳐 나타난 재난 특성의 변화를 일목요연하게 살펴보기에는 어려운 부분이 있다.

## 2. 방법론 모색 및 자료 선택

재난에 대하여 정부의 공식적인 통계자료는 아직 미비한 실정이다. 국민안전처의 국가재난 정보센터<sup>1)</sup>의 재난 통계·기록 자료실 역시 아직 초기단계에 불과하여 분석에 충분한 자료를 제공하고 있지 못한 상황이다. 반면 손해보험협회에서 발간하는 ‘손해보험 60년사’(General Insurance Association of Korea, 2006)의 경우 주요 재난사고에 대한 피해일시, 사고 장소와 원인, 피해규모 등이 정리되어 있어 재난 데이터베이스 구축을 위한 기본 자료로 활용하였다. 하지만 선정 기준이 불명확하고 조사결과 일부 누락된 자료들도 있어 위키피디아 또는 블로그를 통하여 추가적으로 자료를 수집하고 데이터베이스화 하였다. 다만 이 경우 자료의 신뢰성과 정확성을 확보하기 위하여 조선일보 아카이브와 네이버 뉴스라이브리리를 통하여 사실여부를 검증하였다.

연구를 위한 자료 수집은 1945년에서 2015년까지 발생한 재난사고로 한정하였다. 또한 연구대상을 명확하게 하기 위하여 재난사고의 사망 또는 실종이 10인 이상인 경우를 ‘대형재난’으로 조작적 정의하고 자료를 수집하였다<sup>2)</sup>. 따라서 사망·실종 등 인명피해가 10인 이하 또는 재산피해만 발생한 환경사고(기름유출사고, 화학물질 누출사고 등)는 피해의 크기와 범위 설정이 주관적인 경우가 많기 때문에 연구 대상에서 제외하였다. 전쟁이나 국지적 충돌, 진압 같은 군사적 행동으로 발생한 인명사고 역시 재난의 범위에 포함시킬 수 어렵기 때문에(Chung, 2009) 연구 대상에서 제외하였다. 전염병 같이 오랜 기간 동안 넓은 곳에서 발생하는 인명피

1) <http://www.safekorea.go.kr>

2) 일부 재난 사고의 경우 사망자와 실종자의 구분이 명확하지 않고, 보도자료 마다 사망자와 실종자가 계속 변동되므로 대형재난의 규모를 정하기가 어려웠다. 이에 따라 몇 번의 시행착오를 겪은 끝에 일괄적으로 대형재난의 최소기준을 사망·실종자 합계 10인 이상으로 설정하였다.

Table 1. Great disaster's cause type

Class	Large Scaled Fire Accident	Collapse & Explosion Accident	Land Transportation Accident	Aircraft Accident	Maritime Accident	Natural Disaster
Type of Accident	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Building</li> <li>• Structure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Structural failure &amp; collapse</li> <li>• Explosion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Human Crush</li> <li>• Rail</li> <li>• Road</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Military</li> <li>• Commercial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sink</li> <li>• Missing</li> <li>• Fire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flood</li> <li>• Land Slide</li> <li>• Tsunami</li> <li>• Heavy Snowfall</li> </ul>

해의 경우 사람들의 주목과 관심을 받지 않는 이상 대형 재난으로 특정하기 어렵다는 한계가 있기 때문에 본 연구의 대상에서 제외하였다. 대표적으로 2015년 발생한 메르스의 경우 사망자가 36명에 불과하였음에도 불구하고 대형재난으로서 많은 관심과 주목을 받았지만, 2012년 유행한 독감의 경우 더 많은 사망자가 발생하였음에도 대형재난에 해당할 만한 관심과 반응을 받지 못하였으며, 2009년 발생한 신종 인플루엔자 역시 많은 사망자가 발생하였음에도 법정 감염병에 해당되지 않았기 때문에 정확한 통계가 반영되지 않아(Choi, 2015) 일정한 기준을 설정할 수 없기 때문이다.

역사란 사건을 중심으로 사람들과 주변 환경의 상호 관계로 나타난 일련의 흐름이며 재난의 역사 역시 마찬가지이다. 본 연구는 지난 70여 년 동안 한국 사회에서 일어난 재난의 변화와 흐름을 체계적으로 분석하기 위하여 세 가지 분석 방법을 활용하였다.

첫째, 유형적 분류(type classification)다. 국내 재난관리의 기준이 되는 「재난 및 안전관리기본법」에 따르면 재난 사례를 20여 가지 나열하고 있으며 발생 원인에 따라 크게 자연재난과 사회재난으로 카테고리화하고 있다. 하지만 발생 원인에 따라 두 가지 기준만으로 재난을 유형화한다면 분석 과정에서 개별 재난의 특성이 충분히 고려되지 못할 것이다. 따라서 본 연구에서는 재난을 사고특성에 따라 16가지로 세분화하고 여섯 가지 카테고리로 구분하였다. 여섯 가지 카테고리는 대형화재(large scaled fire accident), 붕괴·폭발(collapse & explosion accident), 육상교통사고(land transportation accident), 항공기사고(aircraft accident), 해상교통사고(maritime accident), 자연재해(natural disaster) 등이다.

둘째, 재난에 대한 시대적 구분(periodical division)

이다. 역사적 설명은 개별적 사실들이 산재되어 있는 과거 사실들을 시간적 연속이나 계기에 따라 구분하고 체계화함으로써 일반화 할 수 있다(Cha, 2007). 시대 구분은 일정한 기준이 있는 것이 아니라 역사 이해의 편이나 역사 발전의 관망에 따라 만들어지는 것이다(Lim, 2001). 해방 이후 한국사회의 발전과정에 대한 일반적 기준은 존재하지 않지만 크게 헌법의 변화에 따라 구분하거나 사회·경제적 발전 수준에 따라 구분된다. 최근 재난의 역사적 특성을 살펴본 연구들(Choi, 2013; Kim, 2014)은 사회·경제적 발전 수준에 따라 모두 네 개로 시대를 구분하였다. 본 연구에서도 한국사회와 경제의 발전과정에 따라 1945년에서 1960년까지를 제 1기(period 1), 1961년에서 1980년까지를 제 2기(period 2), 1981년에서 2000년까지를 제 3기(period 3), 2000년에서 2015년까지를 제 4기(period 4)로 구분하였다. 이를 통하여 각 기수별 집중적으로 발생하는 재난의 유형을 살펴봄으로써 시간의 변화에 따른 재난 발생의 경향(trends)을 체계적으로 바라보았다.

셋째, 제한된 자료로 전체적인 상황을 이해하기 위한 발견적 방법(heuristic method)이다. 재난 발생에 대한 제한적인 정보를 바탕으로 시대적 특성을 이해하기는 어려운 부분이 있다. 따라서 연구자의 지식과 경험을 바탕으로 재난 발생의 상황과 시대적 변화를 추론하거나 이해하여 설명할 수 있는 방법을 적극 활용하였다.

### III. 대형재난의 발생특성

#### 1. 시기별 특성

1945년에서 2015년까지 대형재난의 발생현황을 살펴보면 <Table 2>와 같다. 70년 동안 전국에서 발생한 대형재난은 모두 360건이며 이로 인하여 사망하거나



전히 한국사회에 위협적인 부분으로 남아 있는 것으로 분석되었다.

#### IV. 대형재난의 시대적 변화

##### 1. 사회적 혼란과 대형재난 (1기: 1945~1960)

제 1기(period 1)는 1945년 해방 이후부터 1960년까지(40'~50')로서 독립과 전쟁으로 폐허가 된 국토를 복구하는 시기였다. 사회적 혼란과 함께 인구가동이 폭발적으로 증가하였으나 사회기반시설에 대한 운영능력이 부족하여 철도사고와 압사사고 같은 대형 인명피해를 유발하였다. 무엇보다 이 기간 동안 가장 많이 발생한 대형재난은 해상교통사고였다. 이 기간 동안 모두 62건의 대형 재난이 발생하였다. 이 가운데 34건(54.8%)이 해상교통사고일 정도로 높은 비율을 차지하였다. 사고의 원인은 주로 과적과 무리한 선박운행이었다. 전후 복구과정에서도 부산과 서울 등 대도시의 인구집중 현상이 두드러지게 나타났으나 도시기반시설과 방재 인프라가 갖추어지지 못한 상황에서의 대형화재 역시 이 시기 대형재난의 주요한 특성이라 할 수 있다.

##### 1) 국가 시스템에 대한 운영미숙

해방 이후 철도는 전국을 연결하는 주요한 교통수단이었다. 1945년 9월 대구역에서는 귀환동포를 실은 열차가 다른 열차와 충돌(No.1)하여 73명이 사망하였으며(Heo, 2004), 1946년 11월 영등포역에도 열차가 충돌(No.3)하여 41명이 사망하였다. 1948년 8월에도 중앙선 도곡역에서도 열차가 전복(No.4)하여 25명이 사망(General Insurance Association of Korea, 2006)하였고, 1949년 8월에는 중앙선 죽령터널에서 증기기 관차가 탈선(No.5)하여 연기로 46명이 사망하는 등(Sijung Ilbo, 2011, August 18.) 혼란스러운 사회 속에서 철도 관리체계 붕괴와 경험부족은 어이없는 대형 재난을 유발하였다(Lim, 2004).

열차사고와 함께 제 1기에서 두드러진 육상교통사고는 압사 사고였다. 이 연구를 통하여 조사된 압사 사고

는 모두 세 건인데 이 가운데 두 건이 1959년과 1960년에 발생하였다. 첫 번째 사고는 1959년 7월 17일 부산 공설운동장(No.16)에서 열린 '시민 위안의 밤' 공연이 마무리 될 때 시작되었다. 관객들이 갑작스럽게 내린 소나기를 피하기 위하여 일시에 운동장 입구로 모여들었으나 제대로 된 통제가 이루어지지 않아 밀려 넘어지는 바람에 67명이 사망하였다(Park, 2006). 그 다음해인 1960년에는 설날을 앞두고 고향에 가기 위하여 귀성객들이 서울역 계단에 한꺼번에 몰리는 바람에 집단으로 실족(No.17)하여 31명이 사망하였다(Dong-A Ilbo, 1960a, January 27.). 이러한 사고들은 군중운집에 대한 통제부족과 운영미숙이 빛은 비극이었다고 할 수 있다.

##### 2) 부족한 화재예방 인프라 시설

이 기수에는 모두 네 건의 대형화재가 발생하였는데 발생지역이 대부분 부산이었다. 화재의 원인은 대부분 전기누전과 부주의가 다수를 차지하였으며, 석재건물 보다는 목재건물이 많았기 때문에 한번 화재가 발생하고 나면 빠른 속도로 주변에 퍼졌다. 이 시기의 가장 대표적인 화재는 1953년 11월에 일어난 부산역전 대화재(No.8)이다. 풍로불이 다다미로 옮겨져 발생한 화재는 강풍으로 인하여 급속도로 확대되어 29명의 사망자(Dong-A Ilbo, 1953, November 29)와 함께 부산시 중구지역의 절반에 피해를 입혀 1958년 3월 소방법 제정의 계기가 되었다(Kim, 2014). 1957년 6월에는 부산 미군용 송유관 화재(No.13)가 발생하여 38명이 사망하였으며, 같은 달 부산진역 구내 판자촌 화재(No.12)로 43명이 사망하였다(General Insurance Association of Korea, 2006). 이후 1960년 3월에는 부산국제고무 공장에서 화재(No.18)가 발생하여 52명이 사망하였다(Dong-A Ilbo, 1960b, March 3).

##### 3) 관행적인 과적 그리고 무리한 운행

해방 이후부터 1960년까지 가장 많이 발생한 사고는 해상사고였다. 1945년 10월 일본 순화(舜鶴)에서 교포 귀환선 부도환(浮島丸) 침몰(No.2)되어 360명의 사망

Table 5. Great disaster characteristics of period 1

Class		Seoul	Incheon	Gyeonggi	Busan	Daegu	Ulsan	Gyeongnam	Gyeongbuk	Gwangju	Jeonnam	Jeonbuk	Daejeon	Chungnam	Chungbuk	Gangwon	Jeju	Nationwide	Overseas	Total
Large Scaled Fire Accident	Building Structure	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
		-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Land Transportation Accident	Human crush	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
	Rail	2	-	2	1	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1	-	-	-	-	10
	Road	1	-	2	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	7
Natural Disaster	Heavy snowfall	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
	Flood	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3
Aircraft Accident	Military	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Ship Accident	Sink	1	3	3	3	-	-	2	2	-	5	3	-	3	2	2	3	-	1	33
	Fire	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Total		5	3	7	9	1	-	4	4	-	6	3	-	6	3	3	3	4	1	62

자가 발생한 사고(General Insurance Association of Korea, 2006)를 시작으로 1949년 10월 평해호가 인천 부근에서 침몰(No.6)하여 70명이 사망 또는 실종되었으며(Dong-A Ilbo, 1949, November 8), 1953년 1월에는 부산 앞바다에서 창경호가 침몰(No.7)하여 362명이 사망·실종되는 등(Busan Ilbo, 1996, July 10) 모두 34건의 해상사고가 발생하였다. 이 때 발생한 침몰 사고들은 과적 또는 무리한 운행이 주요 원인이었다. 이는 서해 웨리호 침몰사고나 세월호 침몰사고에서 알 수 있듯이 수십 년이 지난 오늘날에도 개선되지 못한 채 여전히 반복되고 있다.

흥미로운 것은 한국전쟁 이후의 해상사고 패턴이 조금씩 달라진다는 것이다. 해방 직후에는 일본에서 귀환하는 도중 침몰하거나 도서 지역으로 이동하는 도중 침몰된 경우가 많았으나, 한국전쟁 이후에는 내륙인 강에서 나룻배가 전복하는 사고가 증가하였다는 점이다. 1954년 6월 낙동강에서 발생한 나룻배 전복사고(No.9)로 27명이 사망·실종 되었으며(Kyunghyang Shinmun, 1954, June, 12), 1954년 8월 충북 청양군 장진에서 발생한 침몰사고(No.10)로 20명이 사망·실종되었고(Dong-A Ilbo, 1954, August 7), 같은 달 마포 나루터에서 모터보트 사고(No.11)가 발생하여 10명 이상이 사망 또는 실종 되었다. 또한 1958년 5월에는 충북 초평면에서 놀이배 사고(No.14)가 발생하여 19명이 사망·실종 되었으며(Dong-A Ilbo, 1958, May 28), 1959

년 3월에는 안동 나룻배 사고(No.15)가 발생하여 11명이 사망 또는 실종되었다(Dong-A Ilbo, 1959, March 12). 하지만 도강 도중에 발생한 대형재난은 오래가지 않았다. 1960년대 이후 도로망이 확충되고 다리가 건설되기 시작하면서 도강의 필요성이 사라지게 되었고 1970년대를 기점으로 점차 사라져갔다.

2. 경제적 성장과 대형재난 (2기: 1961~1980)

제 2기(period 2)는 1961년에서 1980년(60~70)으로서 일제 식민지와 전쟁으로 인한 폐허를 어느 정도 수습하고 수출중심의 경제체제가 자리 잡으면서 도로·철도 등 사회기반시설을 확충하는 시기였다. 특히 매년 10%에 가까운 고속성장을 이루면서 지역 간 사람과 물자의 이동량도 크게 증가하였으며, 대형재난의 발생 패턴도 크게 변화되었다. 이 기간 동안 발생한 대형재난은 모두 139건이며 이 가운데 육상 교통사고가 54건(38.8%)으로 자동차와 열차 증가로 인한 대형재난 사고가 급격하게 증가한 시기였다. 또한 급격한 도시화와 고층 건물의 증가로 대형화재 발생 패턴이 변화되던 시기였다.

1) 도로 중심의 국가교통체계 구축

제 2기의 주요 특징 중의 하나는 국가교통체계의 중심이 철도에서 도로로 전환되었다는 것이다. 경부고속도로를 중심으로 전국을 연결할 수 있는 도로망이 확충

되면서 자동차 관련 대형사고가 급증하였다. 제 1기에 서 19건에 불과한 육상교통사고(land transportation accidents)는 제 2기로 넘어가면서 54건으로 두 배 이상 급증하였다. 무엇보다도 차량전복(Rollover)과 차량추락(Plunge)사고가 급증한 것으로 나타났다. 1963년 10월 정선군에서 버스가 전복(No.23)되어 10명이 사망하였고, 1965년 8월 괴산군에서 버스가 전복(No.24)되어 15명이 사망하는 등(General Insurance Association of Korea, 2006) 모두 9건의 차량전복 사고가 발생하였다.

또한 강이나 호수 또는 절벽 등 위험지역에서의 차량 추락 역시 급증한 것으로 나타났다. 1961년 2월 경산군 연못에 버스가 추락(No.19)하여 14명이 사망한 사고(General Insurance Association of Korea, 2006)를 시작으로 1979년 6월 삼척 고갯길 버스추락(No.36)으로 24명이 사망하는 등(Dong-A Ilbo, 1979, June 4) 29건의 차량 추락사고가 발생하였다. 이는 도시화된 지역보다는 도로사정이 좋지 않거나 험지가 많은 강원도, 경남, 경북 등에서 집중적으로 발생하였다. 이러한 지역에서 도로를 개통할 때 안전성 보다는 기능성에 초점을 맞추어 건설되는 바람에 위험지역에서의 안전시설이 부족하였을 뿐만 아니라 차량 운행과정에서도 충분한 주의를 기울이지 않았기 때문에 나타난 사고들이라 할 수 있을 것이다.

2) 도로와 철도 교차점에 대한 안전관리 부주의

철도와 관련된 사고유형의 변화를 살펴보면 제 1기는 열차충돌(collision)과 열차탈선(derailment) 등의 사고가 빈번하게 발생하였던 반면 제 2기에서는 철도 건널목 부주의에 의한 사고(level crossing misuse)가

급증한 것으로 나타났다.

1962년 8월 경주역 부근의 철도 건널목에서 열차와 버스가 충돌(No.21)하여 11명이 사망하였고, 1966년 5월 영동군 철도 건널목 충돌(No.26)로 12명이 사망 하였으며, 1969년 1월 서울 휘경동에서 건널목 충돌(No.27)로 18명이 사망(General Insurance Association of Korea, 2006)하는 등 모두 8건의 건널목 충돌사고가 발생한 것으로 나타났다. 이러한 사고들은 1960년대 후반 철도 중심의 교통체계에서 도로 중심의 교통체제로 정책 변화를 시도하면서(National Acheives of Korea, 2016) 두 교통체계가 만나는 지점인 교차로에 대한 관리미숙과 안전시설 미비 그리고 운전자의 부주의가 일으킨 대형재난이었다.

3) 여전히 계속되는 과적과 무리한 운행

해상교통 사고 역시 꾸준히 증가하고 있는 것으로 나타났다. 다만 내륙 교통망에서 다리가 확충되면서 도강으로 인한 사고는 감소하는 모습을 보여주었으나, 근해(近海)에서 여객선과 어선 등이 침몰하는 사고는 점차 증가하는 것으로 나타났다. 대표적으로 1963년 1월에는 전남 영암 가지도 인근에서 여객선 연호가 강풍으로 전복(No.22)되어 140명이 사망·실종되었으며(Dong-A Ilbo, 1963, December 30), 1970년 12월에는 전남 여수시에서 남영호가 침몰(No.28)하여 326명이 사망·실종되었다(Dong-A Ilbo, 1970, December 29). 이는 과적과 부주의 운행 그리고 신속하지 못한 대처라는 측면에서 2014년 세월호 침몰사고의 판박이라고 할 수 있다(Sisain, 2014, May). 1974년에는 충무 앞바다에서 해군 YTL선이 선회 도중 전복(No.32)하여 159명이 사망·실종 되었으며(Maeil Economy, 1974, February

Table 6. Land transportation accidents between period 1 and period 2

Period	Rail accident				Road accident				Total
	Human Crush	Level crossing misuse	Collision	Derailment	Fire	Rollover	Plunge	Fire	
Period 1	2	1	3	4	2	1	4	2	19
Period 2	-	8	5	2	-	9	29	1	54

Table 7. Great disaster characteristics of period 2

Class		Seoul	Incheon	Gyeonggi	Busan	Daegu	Ulsan	Gyeongnam	Gyeongbuk	Gwangju	Jeonnam	Jeonbuk	Daejeon	Chungnam	Chungbuk	Gangwon	Jeju	Nationwide	Overseas	Total
Large Scaled Fire Accident	Building	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	5
	Structure	2	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	5
Collapse & Explosion Accident	Collapse	4	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	7
	Explosion	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3
Land Transportation Accident	Rail	2	-	1	-	1	-	-	2	-	1	1	-	3	3	1	-	-	-	15
	Road	3	-	4	1	-	1	7	6	1	-	1	-	1	4	10	-	-	-	39
Natural Disaster	Land Slide	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Heavy snowfall	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	2
	Flood	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	7
Aircraft Accident	Military	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Commercial	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Maritime Accident	Sink	1	1	3	1	-	1	6	3	-	17	1	-	4	-	7	4	-	3	52
	Fire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Total		16	4	9	2	2	2	15	13	1	19	5	0	9	7	20	4	8	3	139

23), 1976년 10월에는 속초항을 출발하여 동해 황금어장인 대화퇴에서 조업하던 어선 448척 가운데 33척 침몰(No.35)하여 선원 317명이 사망·실종(Kangwon-Domin Ilbo, 2014, April, 21) 되는 등 모두 53건의 해상교통 사고가 발생하였다.

이 기간 동안 발생한 해상교통 사고에서 주목할 만한 부분은 전체 사고의 32%인 17건이 전라남도에 집중되었다는 것이다. 1961년 12월 완도 근해에서 여객선 일진호가 전복(No.20)되어 34명이 사망하거나 실종된 사고(Dong-A Ilbo, 1961, December 21)를 시작으로 1973년 1월 진도 앞바다에서 한성호가 침몰(No.31)하여 61명 사망하였으며(Kyunghyang Shinmun, 1973, January 26), 1974년 8월 29일 신안군 소흑산도 인근 해역에서 어선 네 척이 침몰(No.33)하여 10명이 사망(Kyunghyang Shinmun, 1974, August 30)하는 등 신안·여수·진도 앞바다에서의 대형재난사고가 빈번하게 발생하였다.

4) 고층·복합건물과 화재 대응 시스템 부재

1953년 수도를 부산에서 서울로 옮긴 이후에도 부산항은 세계 각국의 원조물품이 도착하는 항구로서 경제적으로도 중요한 역할을 수행하였다. 하지만 이러한 현상은 오래가지 않아 변하게 되었다. 1960년대에 이르게

되면 서울에 인구가 집중되면서 수도로서의 기능과 역할을 회복하였다. 결과적으로 대형재난의 발생 역시 부산에서 서울로 점차 이동되었다.

1966년 1월 가연성 물질이 가득찬 서울 남산동 판자촌에서 화재(No.25)가 발생하여 21명이 사망하는 사고(Kyunghyang Shinmun, 1966, January 19)가 일어났으며, 1971년 크리스마스에는 서울의 대표적 호텔 중 하나인 대연각에서 화재(No.29)가 발생하여 165명이 사망하거나 실종되었다(Maeil Economy, 1971, December 27). 일 년 뒤인 1972년 12월에는 서울시민회관에서 화재(No.30)가 발생하여 51명이 사망하였으며(Dong-A Ilbo, 1972, December 5), 1974년 10월에는 뉴남산호텔에 화재(No.34)가 발생하여 19명이 사망하였다(Dong-A Ilbo, 1974, October 18). 이 기간 동안 발생한 대형화재의 주요한 특징은 공장이나 송유시설 같은 산업시설 대신 고층호텔이나 대형 공공시설에서의 화재발생이 증가하였다는 것이다. 특히 대연각호텔 같은 고층건물에 소방관련 시설이 갖추어지지 않아서 피해가 급증하였다.

3. 초대형재난의 사회적 충격 (3기: 1981~2000)

제 3기(period 3)는 1981년에서 2000년(80'~90')사이로서 경제적 빈곤에서 벗어나 개발도상국에서 선진국

으로 진입하고자 하던 시기였다. 이 시기에 발생한 대형 재난은 모두 121건으로 이전 기수에 비하여 증가세가 한 풀 꺾이게 된다. 사회기반시설에 대한 재난대응 능력이 점차 강화되면서 육상교통사고는 54건에서 17건으로 큰 폭으로 감소하는 모습을 보여주었다. 또한 도시화와 인구밀집으로 인하여 자연재난의 피해 규모 역시 크게 확대되는 모습을 보여주었다. 하지만 이 시기의 가장 두드러진 대형재난의 특징은 사회적 파급효과가 큰 초대형 재난이 본격적으로 발생하였다는 것이다.

#### 1) 개선되지 않는 해상교통사고

육상교통사고의 감소추세와 달리 선박침몰로 인한 해상교통사고는 여전히 증가하는 것으로 나타났다. 제 2기에서는 52건의 해상교통사고는 제 3기에 61건으로 소폭 증가하였으며 발생지역은 주로 전남과 제주 부근인 것으로 나타났다. 전남지역에서는 1981년 제36한일호 침몰(No.38)사고(Maeil Economy, 1981, November 28)를 시작으로 2000년 9월 목포 주원호 침몰(No.57) 사고까지 15건의 해상교통사고가 집중적으로 발생하였고, 제주는 1983년 10월 거성호 침몰(No.42)사고(Dong-A Ilbo, 1983b, October 8.)를 시작으로 1997년 9월 98원양호가 마라도(No.53)에서 침몰(Kyunghyang Shinmun, 1997, September 14)할 때 까지 모두 14건의 침몰사고가 발생하였다.

#### 2) 대형화된 자연재해

반면 자연재해로 인한 대형재난은 크게 증가한 것으로 나타났다. 1981년 9월 태풍 아그네스(No.37)로 인하여 전국에서 131명이 사망하거나 실종되었으며(Kim, 2014), 1984년 9월에는 태풍 준으로 한강 대홍수(No.43)가 발생하고 전국에서 339명이 사망·실종되었고(Dong-A Ilbo, 1984, September 3), 1987년 7월 태풍 셀마(No.44)로 345명이 사망·실종되었으며(Kyunghyang Shinmun, 1998, August 7), 1998년 지리산 집중호우(No.54)로 91명이 사망하거나 실종(Maeil Economy, 1998, August 3)되는 등 이전과 달

리 폭우로 인한 대형재난이 14건이나 발생한 것으로 나타났다. 특히, 1998년 지리산 집중호우는 '계절라성 집중호우'라는 용어를 국내에 등장시킨 배경이 되었다.

#### 3) 새로운 재난 유형의 등장 : 항공기 사고

무엇보다도 이 시기의 주요 대형재난의 특징 중의 하나는 항공기 사고가 급격하게 증가하였다는 점이다. 1982년 2월 제주에서 발생(No.39)한 군용기 추락사고(Kyunghyang Shinmun, 1982, February 4)와 1982년 6월에 발생한 청계산에서 발생한(No.40) 수송기 추락사고(Monthly Joong-Ang, 2009, June) 외에는 대부분 민항기 사고였다. 1983년 9월 269명의 사망자가 나온 대한항공 007편(No.41) 격추사고(Dong-A Ilbo, 1983a, September 2)와 1987년 11월에 115명의 목숨을 앗아간 대한항공 858편(No.45) 폭발사건(Kyunghyang Shinmun, 1987, November 30)은 외국의 전투기와 테러리스트가 민간인을 상대로 일으킨 대형재난이었기 때문에 국민들에게 더 많은 공포감을 불러 일으켰다. 그 외에도 오류나 실수로 인한 항공기 사고는 계속되었다. 1989년 7월 리비아에서 대한항공기가 추락(No.46)하여 78명이 사망하였고(Hankyoreh, 1989, July 28), 1993년 7월 아시아나 733기가 전남 해남군에 추락(No.47)하여 68명 사망하였으며(Maeil Economy, 1993, July 27), 1997년 8월 콰에서 대한항공 801편이 추락(No.52)하여 228명이 사망 하였다(Hankyoreh, 1998, August 6). 제 3기 동안 발생한 항공기 사고는 9건에 불과하지만 사고에 대한 상징적 의미가 매우 크기 때문에 커다란 사회적 파문을 남긴 재난이었다.

#### 4) 초대형 재난사고와 사회적 변화

그러나 무엇보다도 이 기간 동안에 나타난 대형재난은 "한국 대형재난 일지"에 등장할 만한 사고들이 연속적으로 발생하였다는 것이다. 1993년 10월에는 292명이 사망·실종된 서해 훼리호 침몰(No.48)사고가 있었으며, 1994년 10월에는 서울 한복판에 있는 성수대교가 붕괴(No.49)하여 32명이 사망하였고 1995년 4월에는

Table 8. Great disaster characteristics of period 3

Class		Seoul	Incheon	Gyeonggi	Busan	Daegu	Ulsan	Gyeongnam	Gyeongbuk	Gwangju	Jeonnam	Jeonbuk	Daejeon	Chungnam	Chungbuk	Gangwon	Jeju	Nationwide	Overseas	Total
Large Scaled Fire Accident	Building	1	1	2	2	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	9
	Collapse & Explosion Accident	Collapse	3	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-
	Explosion	1	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Land Transportation Accident	Rail	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	Road	1	-	2	2	-	-	-	1	-	1	2	-	2	2	1	-	-	-	14
Natural Disaster	Flood	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-	9	-	14
Aircraft Accident	Military	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2
	Commercial	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Maritime Accident	Fire	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Sink	1	3	1	3	-	2	4	6	-	15	3	-	2	1	2	14	-	3	60
Total		7	4	10	8	3	2	5	9	-	19	5	0	5	4	7	15	9	9	121

대구 상인동에서 가스폭발사고(No.50)가 발생하여 101명이 사망하였다. 같은 해 6월에는 삼풍백화점 붕괴사고(No.51)가 발생하여 501명의 생명이 사라지는 등 이 기간 동안 한국사회는 충격과 공포에 떨어다. 이후에도 1999년 6월에는 화성시에 있는 씨랜드 청소년 수련원 화재사고(No.55)로 23명이 사망하였고(Maeil Economy, 1999, July 1), 같은 해 10월에는 인천 인현동 호프집 화재(No.56)로 인하여 55명이 사망(Hankyoreh, 1999, November 1) 하는 등 일련의 충격적인 사고를 겪으면서 한국 사회는 대형재난에 대한 불안과 공포에 떨어야 했다. 이러한 사고는 그 동안 한국사회가 추구해온 성장제일주의의 한계와 문제점에 대하여 경각심을 일깨웠을 뿐만 아니라 1995년 재난관리법 신설되고 내무부 방재국에서 다루던 재난관리 업무를 총리실에서 직접 관리하는 등 재난대응체계를 강화하는 계기가 되었다.

4. 강화된 대응체계, 여전히 반복되는 대형재난 (4기: 2001~2015)

제 4기(period 4)는 2001년에서 2015년 (00'~10') 사이로서 이 기간 동안 발생한 대형재난은 모두 38건에 불과한 것으로 나타났다. 1990년대 대한민국을 충격에 빠뜨렸던 일련의 대형재난 사고들이 지나가고 21세기에 들어서게 되면서 대형재난의 발생 건수가 큰 폭으로

감소한 것이다. 지금까지의 대형재난의 주요 원인이었던 방재시설의 미비, 제도적 미흡 그리고 위기관리 경험부족의 문제들이 점차 해결되면서 재난을 대비하기 위한 충분한 여건을 갖추고 국가재난대응시스템이 안정화 된 결과라 할 수 있을 것이다.

1) 강화된 재난대응 시스템

이 시기의 대형재난 발생 특성은 무엇보다도 건수 자체가 크게 감소하였다는 것이다. 제 3기의 대형재난 발생건수는 모두 121건 이었으나, 제 4기에 들어서게 되면 38건으로 크게 감소한다. 붕괴·폭발은 10건에서 2건으로 대폭 감소하였으며, 육상교통사고 역시 17건에서 8건으로 감소하는 등 정량적인 측면에서 대형재난은 점차 감소추세를 보이는 것으로 나타났다.

2) 계속되는 대형재난, 반복되는 원인

하지만 긍정적 신호들만 나타난 것은 아니었다. 2003년 2월 대구에서 지하철 화재(No.58) 참사가 발생하여 213명이 사망·실종되었다(National Disaster Information Center, 2015). 이는 아제르바이잔 바쿠 지하철 화재 사고 사망자 300명 다음인 역대 2위 규모의 지하철 사고로서 한국 사회에 커다란 충격을 안겨 주었다(Hankyoreh, 2003, February 18). 이로 인하여

Table 9. Great disaster characteristics of period 4

Division		Seoul	Incheon	Gyeonggi	Busan	Daegu	Ulsan	Gyeongnam	Gyeongbuk	Gwangju	Jeonnam	Jeonbuk	Daejeon	Chungnam	Chungbuk	Gangwon	Jeju	Nationwide	Overseas	Total
Serious Fire Accident	House/Building	-	-	1	-	-	-	-	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	4
	Facility	-	-	1	1	1	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Explosive Accident	Collapse	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Transportation Accident	Crash to Death	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Vehicle Accident	-	1	1	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	7
Natural Disaster	Landslide	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2
	Tsunami	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Flood	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	6
Aircraft Accident	Civil Aircraft	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Ship Accident	Sink	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-	-	-	-	1	-	4	9
Total		1	1	5	1	1	-	2	7	-	5	1	-	-	-	2	1	5	6	38

국가 재난관리에 대한 종합적 대책 수립이 요구되어 국가재난관리시스템 기획단이 설치되었고, 2004년에는 재난 전담기관인 소방방재청이 개청되었다. 2005년 10월에는 경북 상주시에 위치한 상주 시민 운동장에서 콘서트 관람을 기다리던 관객들이 일시에 몰리는 바람에 11명이 압사(No.59)하였다(Park, 2006). 이는 1960년 서울역 압사 사고 이후 45년 만에 발생한 압사 사고였다. 그리고 2014년 4월에는 1970년 여수 앞바다에서 침몰한 남영호 침몰사고와 판박이라 할 수 있는 세월호 침몰(No.60)사고로 304명이 사망 또는 실종되는 대형 재난이 발생하였다(Chosun Ilbo, 2014, April 16). 이로 인하여 다원화된 재난관리체계의 문제점을 인식하고 관리체계를 일원화하기 위하여 국민안전처가 신설되는 등 지속적인 변화를 추구하고 있다. 문제는 제 4기에 발생한 대형재난의 특징은 예전에 일어났던 사고들이 데자뷰(Deja-vu)처럼 반복되고 있다는 것이며 발생 원인 역시 그대로 반복되고 있다는 점이다.

1990년대 ‘서해 훼리호 침몰사고’, ‘성수대교 붕괴’, ‘삼풍백화점 붕괴’, ‘대구 상인동 가스폭발’ 같은 초대형 사고를 경험한 한국사회가 대형재난에 대한 인식과 대응체계를 강화 시킨 결과, 2000년 이후에는 대형재난 발생 건수 자체가 크게 감소한 성과를 도출하였다. 그

러나 여전히 2002년 대구 지하철 참사나 2014년 세월호 침몰사고 같은 초대형 재난사고가 계속되고 있는 점을 고려한다면 아직 대형재난에 안전한 사회를 만들기 위한 노력은 더욱 강화될 필요가 있다.

3) 새로운 유형의 대형재난 : 해외 오지에서의 재난  
한편 2014년 12월 러시아 베링해에서 발생한 ‘501 옹호 침몰사고’(No.61)나 2015년 7월 중국에서 발생한 ‘지안 버스추락사고’(No.62)에서 알 수 있듯이 국내에 잘 알려지지 않고 접근성이 좋지 않은 지역에서 발생하는 대형재난 사고가 증가하고 있다는 것은 지금까지의 대형재난 발생 패턴과 다른 새롭게 나타나는 변화로서 향후 관심을 가지고 지켜볼 필요가 있다.

#### IV. 결론 및 시사점

지금까지 1945년 이후 한국사회의 발전과정에서 나타난 대형재난을 1기에서 4기까지 나누어 기수별로 특성을 살펴보았다. 해방직후의 혼란기에서부터 오늘날에 이르기까지 재난의 양상은 경제적 발전과 시대적 변화에 따라 달라지는 양상을 보여주고 있다. 지금까지 우리 사회가 경험했던 재난의 특성과 시사점을 요약해

Table 10. List of great disasters

List Number	Year	Month	Magnitude (Death & Missing)	Types	Disaster Place
1	1945	9	73	Land Transportation Accident	Daegu
2		10	360	Maritime Accident	Japan
3	1946	11	41	Land Transportation Accident	Seoul
4	1948	8	25	Land Transportation Accident	Gyeonggi
5	1949	8	46	Land Transportation Accident	Gyeongbuk
6		10	70	Maritime Accident	Incheon
7	1953	1	362	Maritime Accident	Busan
8		11	29	Large Scaled Fire Accident	Busan
9	1954	6	27	Maritime Accident	Busan
10		8	20	Maritime Accident	Chungnam
11			10	Maritime Accident	Seoul
12	1957	6	43	Large Scaled Fire Accident	Busan
13			38	Large Scaled Fire Accident	Busan
14	1958	5	19	Maritime Accident	Chungbuk
15	1959	3	11	Maritime Accident	Gyeongbuk
16		7	67	Land Transportation Accident	Busan
17	1960	1	31	Land Transportation Accident	Seoul
18		3	52	Large Scaled Fire Accident	Busan
19	1961	2	14	Land Transportation Accident	Gyeongbuk
20		12	34	Maritime Accident	Jeonnam
21	1962	8	11	Land Transportation Accident	Gyeongbuk
22	1963	1	140	Maritime Accident	Jeonnam
23		10	10	Land Transportation Accident	Gangwon
24	1965	8	15	Land Transportation Accident	Chungbuk
25	1966	1	21	Large Scaled Fire Accident	Seoul
26		5	12	Land Transportation Accident	Chungbuk
27	1969	1	18	Land Transportation Accident	Seoul
28	1970	12	326	Large Scaled Fire Accident	Jeonnam
29	1971	12	165	Large Scaled Fire Accident	Seoul
30	1972	12	51	Large Scaled Fire Accident	Seoul
31	1973	1	61	Maritime Accident	Jeonnam
32	1974	2	159	Maritime Accident	Gyeongnam
33		8	10	Maritime Accident	Jeonnam
34		10	19	Large Scaled Fire Accident	Seoul
35		1976	10	317	Maritime Accident
36	1979	6	24	Land Transportation Accident	Gangwon
37	1981	9	131	Natural Disaster	Nationwide
38		11	11	Maritime Accident	Jeonnam
39	1982	2	53	Aircraft Accident	Jeju
40		6	15	Aircraft Accident	Gyeonggi
41	1983	9	269	Aircraft Accident	U,S,S,R.
42		10	11	Maritime Accident	Jeju
43	1984	9	339	Natural Disaster	Gyeonggi
44	1987	7	345	Natural Disaster	Nationwide
45		11	115	Aircraft Accident	Myanmar
46	1989	7	72	Aircraft Accident	Libya
47	1993	7	68	Aircraft Accident	Jeonnam
48		10	292	Maritime Accident	Chungbuk
49	1994	10	32	Collapse & Explosion Accident	Seoul
50	1995	4	101	Collapse & Explosion Accident	Daegu
51		6	501	Collapse & Explosion Accident	Seoul
52	1997	8	228	Aircraft Accident	Guam
53		9	10	Maritime Accident	Jeju
54	1998	7	91	Natural Disaster	Jeonnam

55	1999	6	23	Large Scaled Fire Accident	Gyeonggi
56		10	52	Large Scaled Fire Accident	Incheon
57	2000	9	11	Maritime Accident	Jeonnam
58	2003	2	213	Large Scaled Fire Accident	Daegu
59	2005	10	11	Land Transportation Accident	Gyeongbuk
60	2014	4	304	Maritime Accident	Jeonnam
61		12	53	Maritime Accident	Russia
62	2015	7	11	Land Transportation Accident	China

보면 다음과 같다.

첫째, 대형재난 발생건수는 1980년을 기점으로 점차 감소하는 모습을 보여주고 있다. 한국사회는 1970년대 까지 압축적 성장과정을 거치면서 대형재난 건수도 지속적으로 증가하였으나, 1980년 이후부터 발생건수가 지속적으로 감소하여 2000년 이후 급격한 하락세를 보이면서 재난 예방 및 대응 노력이 결실을 맺는 모습을 보이고 있다. 하지만 재난별 사망·실종자 수는 1980년대보다 2010년대가 큰 것으로 나타나 피해규모가 큰 대형재난에는 여전히 취약한 모습을 보여주고 있어 이에 대한 대책 강구가 필요한 것으로 보인다.

둘째, 시대에 따라 대형재난을 유발하는 원인이 달라지고 있음을 보여주고 있다. 1기의 경우 국가 시스템에 대한 관리능력 미흡과 인프라 시설 부족이 주요 원인이었다면, 2기의 경우 재난대응 체계가 사회 발전 및 변화의 속도를 따라가지 못하는 간극에서 발생한 대형재난이 다수 발생하였다. 3기의 경우 압축적 성장과정에서 나타난 부실과 안이함으로 인하여 나타난 초대형 재난들이 집중적으로 발생하였으며, 4기에는 이전의 방재 시설 부족 또는 제도적 미비 보다는 재난에 대응하는 사회적 인식 부족으로 인한 대형재난이 많았다. 결국, 재난 발생 이후에 원인을 파악하여 관련 방재시설을 설치하고 제도를 보완하는 대응체계만으로는 앞으로 발생할 대형재난을 감소시키는데 한계를 보일 수밖에 없다. 이제는 재난에 대한 개인과 사회적 인식을 강화하는 교육과 학습을 강조함으로써 재난에 대응하기 위한 패러다임의 변화가 필요한 시기이다.

셋째, 시대의 발전에 따라 새로운 유형의 대형재난이 계속하여 나타나고 있다. 2기의 경우 도로중심의 교통망이 강화되면서 철도와 도로 사이의 교차점에서 대형

재난 발생이 급격하게 증가하였으며, 고층빌딩의 등장과 함께 대형건물의 화재 역시 많은 피해를 낳았다. 3기에 들어서게 되면 경제적 활동범위가 확대되면서 항공기 사고 급격하게 증가하는 모습을 보여주었다. 4기의 경우, 국내에 잘 알려지지 않은 지역에서의 경제·문화·사회적 활동이 증가하면서 해외 오지 지역에서의 대형재난이 증가하고 있다. 이렇듯 시대적 변화에 따라 재난의 유형이 변할 때 미리 대처한다면 재난을 예방하거나 피해를 최소화 시킬 수 있다. 따라서 최근 증가하는 해외 오지 대형재난에 대한 선제적 대응체계를 구축한다면 앞으로 발생할 대형 재난을 효율적으로 대비할 수 있을 것으로 보인다.

본 연구는 과거 한국 사회에서 발생하였던 대형 재난을 연구 대상으로 하였으나 피해규모를 명확히 산출하기 어려운 재난 사례는 다루지 못하였음을 밝힌다. 아울러 재난 발생 현황에 대한 공식적인 자료가 부족하여 민간 자료와 신문기사 등 제한적인 자료들만 이용할 수밖에 없었음을 밝힌다. 하지만, 한국 사회의 발전 과정에서 어떠한 대형재난을 경험하였으며 어떻게 변화되어 왔는가에 대한 논의는 대형재난의 역사적 특성을 다룬 연구가 부족한 환경에서 앞으로 발생할 대형재난의 특성 변화에 대응하기 위한 자료로서 역할하기를 기대해본다.

## 감사의 글

This work was supported by the National Research Foundation of Korea Grant funded by the Korean Government(NRF-2014S1A3A2044729).

## References

- Babbie, Earl. 2013. *The Practice of Social Research*. 13th Edition. Wadsworth Publishing
- Beck, Ulrich. 1992. *Risk Society: Towards a New Modernity*. London: Sage Publications
- Breisach, E. 1994. *Historiography: Ancient, Medieval and Modern*. Chicago: University of Chicago Press.
- Busan Ilbo. 1996. July 10. <http://news20.busan.com/controller/newsController.jsp?newsId=19960710000332>.
- Carr, E. H. 1961. *What Is History?*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Cha, Ha Soon. 2007. *Essence and Episteme of Historical Study*. Seoul: Hakyeon Press.
- Choi, Choong Ik. 2013. A Historical Research on the Disaster Characteristics in Modern History of Seoul. *Journal of the Korea Regional Development Association*. 25(1): 159-182.
- Choi, Choong Ik. 2015. Historical Study on the Characteristics of the Outbreaks of Infectious Diseases in Seoul. *Korean Review of Crisis & Emergency Management*. 11(9): 119-134.
- Chosun Ilbo. 2014. April 16. <http://news.zum.com/articles/12980835?t=t>.
- Chung, Ji Bum. 2009. The Scope of Risk, Crisis, and Disaster Management in Wide and Narrow Sense. *Journal of the Korean Society of Hazard Mitigation*. 9(4): 61-66.
- Dong-A Ilbo. 1949. November 8. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1949110800209202018&editNo=1&printCount=1&publishDate=1949-11-08&officeId=00020&pageNo=2&printNo=8080&publishType=00020>.
- Dong-A Ilbo. 1953. November 29. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1953112900209202001&editNo=1&printCount=1&publishDate=1953-11-29&officeId=00020&pageNo=2&printNo=9411&publishType=00020>.
- Dong-A Ilbo. 1954. August 7. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1954080700209202004&editNo=1&printCount=1&publishDate=1954-08-07&officeId=00020&pageNo=2&printNo=9661&publishType=00020>
- Dong-A Ilbo. 1958. May 28. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1958052800329203003&editNo=2&printCount=1&publishDate=1958-05-28&officeId=00032&pageNo=3&printNo=3987&publishType=00020>.
- Dong-A Ilbo. 1959. March 12. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1959031200209203005&editNo=2&printCount=1&publishDate=1959-03-12&officeId=00020&pageNo=3&printNo=11297&publishType=00020>.
- Dong-A Ilbo. 1960a. January 27. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1960012700209203001&editNo=2&printCount=1&publishDate=1960-01-27&officeId=00020&pageNo=3&printNo=11618&publishType=00020>
- Dong-A Ilbo. 1960b. March 3. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1960030300209103001&editNo=2&printCount=1&publishDate=1960-03-03&officeId=00020&pageNo=3&printNo=11654&publishType=00010>.
- Dong-A Ilbo. 1961. December 21. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1961122100209103003&editNo=2&printCount=1&publishDate=1961-12-21&officeId=00020&pageNo=3&printNo=12312&publishType=00010>.
- Dong-A Ilbo. 1963. December 30. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1963123000209203005&editNo=2&printCount=1&publishDate=1963-12-30&officeId=00020&pageNo=3&printNo=12978&publishType=00020>.
- Dong-A Ilbo. 1970. December 29. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1970122900209204007&editNo=2&printCount=1&publishDate=1970-12-29&officeId=00020&pageNo=4&printNo=15147&publishType=00020>.
- Dong-A Ilbo. 1972. December 5. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1972120400209207004&editNo=2&printCount=1&publishDate=1972-12-04&officeId=00020&pageNo=7&printNo=15746&publishType=00020>.
- Dong-A Ilbo. 1974. October 18. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1974101800209207020&editNo=2&printCount=1&publishDate=1974-10-18&officeId=00020&pageNo=7&printNo=16324&publishType=00020>.
- Dong-A Ilbo. 1979. June 4. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1979060400209207003&editNo=2&printCount=1&publishDate=1979-06-04&officeId=00020&pageNo=7&printNo=17740&publishType=00020>.
- Dong-A Ilbo. 1983a. September 2. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1983090200209202001&editNo=>

- 2&printCount=1&publishDate=1983-09-02&officeId=00020&pageNo=2&printNo=19051&publishType=00020.
- Dong-A Ilbo. 1983b. October 8. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1983100800099211010&editNo=1&printCount=1&publishDate=1983-10-08&officeId=00009&pageNo=11&printNo=5414&publishType=00020>.
- Dong-A Ilbo. 1984, September 3. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1984090300209201005&editNo=2&printCount=1&publishDate=1984-09-03&officeId=00020&pageNo=1&printNo=19360&publishType=00020>.
- General Insurance Association of Korea. 2006. *History of General Insurance Association of Korea with Property Insurance Industry*.
- Hankyoreh. 1989. July 28. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1989072800289101001&editNo=4&printCount=1&publishDate=1989-07-28&officeId=00028&pageNo=1&printNo=373&publishType=00010>.
- Hankyoreh. 1998. August 6. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1997080600280102001&editNo=1&printCount=1&publishDate=1997-08-06&officeId=00028&pageNo=2&printNo=s1&publishType=00030>.
- Hankyoreh. 1999. November 1. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1999110100289114001&editNo=5&printCount=1&publishDate=1999-11-01&officeId=00028&pageNo=14&printNo=3647&publishType=00010>
- Hankyoreh. 2003. February 18. <http://legacy.www.hani.co.kr/section-005000000/2003/02/005000000200302191007155.html>
- Heo, Jong. 2004. The Country Establishment Movement and ‘October People’s Strife’ of the Left Wingers in Daegu in 1945~1946. *The Daegu Historical Review*. 75: 149-187.
- Jang, Kyoung Sup. 2003. Compressed Modernity and Comparative Risk Society. *Comparative Society*. 2: 371-414.
- Kangwon-Domin Ilbo. 2014. April 21. <http://m.kado.net/news/articleView.html?idxno=677778>.
- Kim, Chul Min and Choong Ik Choi. 2015. An Exploration of Issue Attention Cycle of Great Disasters. *Seoul Studies*. 16(4): 145-159.
- Kim, Dae Whan. 1998. Rapid Growth and Double Risk Society. *Quarterly Ideas*. Autumn: 26-45.
- Kim, Do Gun. 2011. Environmental Disaster and Community Change: Socio-disaster of TaeAhn Resulted from Hubei Spirit Oil Spill. Paju: Hanul Academy.
- Kim, Kun Young. 2014. History of Disaster and Disasters Measures after First Republic of South Korea. *Journal of Disaster Prevention*. 16(2): 24-29.
- Korea Research Institute For Local Administration. 2014. *Disaster Preparedness for Present and Future. Local Administration Focus*. 79.
- Korean Society of Hazard Mitigation. 2014. *Fundamentals of Disaster Mitigation*. Goomi Press.
- Kyunghyang Shinmun. 1954. June 12. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1954061200329202006&editNo=1&printCount=1&publishDate=1954-06-12&officeId=00032&pageNo=2&printNo=2545&publishType=00020>.
- Kyunghyang Shinmun. 1966. January 19. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1966011900329207001&editNo=2&printCount=1&publishDate=1966-01-19&officeId=00032&pageNo=7&printNo=6233&publishType=00020>.
- Kyunghyang Shinmun. 1973. January 26. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1973012600329207001&editNo=2&printCount=1&publishDate=1973-01-26&officeId=00032&pageNo=7&printNo=8408&publishType=00020>.
- Kyunghyang Shinmun. 1974. August 30. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1974083000329207001&editNo=2&printCount=1&publishDate=1974-08-30&officeId=00032&pageNo=7&printNo=8901&publishType=00020>.
- Kyunghyang Shinmun. 1982. February 4. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1982020800329211008&editNo=2&printCount=1&publishDate=1982-02-08&officeId=00032&pageNo=11&printNo=11188&publishType=00020>.
- Kyunghyang Shinmun. 1987. November 30. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1987113000320101002&editNo=1&printCount=1&publishDate=1987-11-30&officeId=00032&pageNo=1&printNo=s1&publishType=00030>.
- Kyunghyang Shinmun. 1997. September 14. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1997091400329123008&editNo=40&printCount=1&publishDate=1997-09-14&officeId=00032&pageNo=23&printNo=16217&publishType=00010>.
- Kyunghyang Shinmun. 1998. August 7. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1998080700329104005&editNo=>

- 40&printCount=1&publishDate=1998-08-07&officeId=00032&pageNo=4&printNo=16506&publishType=00010.
- Lim, Chai Sung. 2004. New State Construction and Reorganization of the KNR Under Rule of USAMGIK. *Review of Economic History*. 36: 143-172.
- Lim, Hi Wan. 2000. *An Introduction of History*(revised edition). Seoul: Konkuk University Press.
- Lim, Hyun Jin. 2003. *Safety and Risk in Korea*. Seoul National University Press.
- Lim, Yeon Hee. 2014. A Study on the Coverage Behavior of Television News on the Sewol Ferry Catastrophe. *Journal of Social Science*. 25(4): 179-201.
- Maeil Economy. 1971. December 27. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1971122700099201009&editNo=1&printCount=1&publishDate=1971-12-27&officeId=00009&pageNo=1&printNo=1787&publishType=00020>.
- Maeil Economy. 1974. February 23. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1974022300099207012&editNo=1&printCount=1&publishDate=1974-02-23&officeId=00009&pageNo=7&printNo=2454&publishType=00020>.
- Maeil Economy. 1981. November 28. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1981112800099211012&editNo=2&printCount=1&publishDate=1981-11-28&officeId=00009&pageNo=11&printNo=4842&publishType=00020>.
- Maeil Economy. 1993. July 27. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1993072700099101001&editNo=16&printCount=1&publishDate=1993-07-27&officeId=00009&pageNo=1&printNo=8485&publishType=00010>.
- Maeil Economy. 1999. July 1. <http://newslibrary.naver.com/viewer/index.nhn?articleId=1999070100099138001&editNo=16&printCount=1&publishDate=1999-07-01&officeId=00009&pageNo=38&printNo=10408&publishType=00010>.
- Monthly Joong-Ang. 2009. June. <http://jmagazine.joins.com/monthly/view/279162?aid=279162>.
- Moustakas, C. 2001. *Heuristic Research: Design and Methodology*. London: Sage.
- National Archives of Korea. Transportation Policy. <http://www.archives.go.kr/next/search/listSubjectDescription.do?id=002548>, 2016.1.20.
- National Archives of Korea. <http://www.archives.go.kr/next/search/listSubjectDescription.do?id=001873>
- National Disaster Information Center. 2003 Daegu Subway Fire. [http://www.safe.korea.go.kr/dmtd/contents/room/ldstr/LargOcrList.jsp?q\\_menuid=M\\_NST\\_SVC\\_01\\_02\\_03&LARG\\_CLMY\\_SEQ\\_NO=1](http://www.safe.korea.go.kr/dmtd/contents/room/ldstr/LargOcrList.jsp?q_menuid=M_NST_SVC_01_02_03&LARG_CLMY_SEQ_NO=1). 2016.1.15.
- Oh, Jae Ho, Mo Rang Huh, and Su Min Oh. 2013. The 20th Natural Disasters Characteristic Analysis for Future Trends Forecast. *Korean Review of Crisis & Emergency Management*. 9(1): 47-74.
- Park, Dong Kun. 2006. The Problems of Event Guarding in Korea and It's Policy Implications: the Case of Sangju MBC Music Concert in Fall 2005. *Korean Local Government Review*. 8(2): 43-60.
- Sijung Ilbo. 2011. August 18. <http://sijung.co.kr/news/articleView.html?idxno=64636>.
- Sisain. 2014. May. <http://www.sisainlive.com/news/articleView.html?idxno=20308>.
- Sung, Kyoung Rung. 1998. Unemployment and Social Disorganization: Overall Risk Society's Appearance. *Ideas*. Autumn. 247-278.
- Korean References Translated from the English*
- 강원도민일보. 2014. 1976년 대화퇴 317명 사망·실종. 4월 21일.
- 경향신문. 1954. 나룻배 전복사건 13명의 시체 인상. 6월 12일.
- 경향신문. 1966. 흑한의 화마 생지옥 이뤄. 1월 19일.
- 경향신문. 1973. 목포-진도간 한성호 진도 5백m 앞바다서 대낮 여객선 침몰, 61명 사망·실종. 1월 26일.
- 경향신문. 1974. 소흑산도 근해 서해서 어부 47명 실종. 8월 30일.
- 경향신문. 1982. 군수송기 추락 53명 순직. 2월 4일.
- 경향신문. 1987. 115명 탑승 KAL기 실종. 11월 30일.
- 경향신문. 1997. 선박충돌 10명 사망·실종 제주해상서 어선 1척 침몰...1명은 구조. 9월 14일.
- 경향신문. 1998. 주요수해일지. 8월 7일.
- 국가기록원. 도로교통정책. <http://www.archives.go.kr/next/search/listSubjectDescription.do?id=002548>, 2016.1.20.
- 국가재난 정보센터. 2003 대구지하철 화재사고, <http://www.safekorea.go.kr/dmtd/contents/room/ldstr/LargOcrList.jsp?>

- q\_menuid=M\_NST\_SVC\_01\_02\_03&LARG\_CLMY\_SEQ\_NO=1. 2016.1.15.
- 김근영. 2014. 대한민국 정부수립 후 주요재난 및 재난정책 변천사. 방재저널. 16(2): 24-29.
- 김도균. 2011. 환경재난과 지역사회의 변화: 허베이스피리트 호 기름유출사고의 사회재난. 파주: 한올아카데미.
- 김대환. 1998. 돌진적 성장이 낳은 이중 위험사회. 계간사상. 가을호: 26-45.
- 김철민, 최충익. 2015. 대형재난사고 이슈의 생존주기 분석. 서울도시연구. 16(4): 145-159.
- 동아일보. 1949. 선주와 선장기소 평해호 사건 일단락. 11월 8일.
- 동아일보. 1953. 부산에서 사상 초유의 대화. 11월 29일.
- 동아일보. 1954. 승객익사 청양군 장진 나루터서 도선 침몰. 8월 7일.
- 동아일보. 1958. 진천군 초평저수지에서 초팔일 놀이배 전복 십칠명 익사 25명 중. 5월 28일.
- 동아일보. 1959. 농민 11명 익사. 3월 12일.
- 동아일보. 1960a. 침! 서울역 구내서 집단압사. 1월 27일
- 동아일보. 1960b. 부산 국제고무공장에 대화. 3월 3일.
- 동아일보. 1961. 풍랑으로 여객선전복 52명 중 34명 행방불명. 12월 21일.
- 동아일보. 1963. 목포 앞바다 연호침몰(1월 18일, 사망 122). 11월 30일.
- 동아일보. 1970. 남영호 대참사. 11월 29일.
- 동아일보. 1972. 시민회관 전소 52명 사망, 76명 부상. 12월 5일
- 동아일보. 1974. 뉴남산호텔 화재 사망 1명 더늘어 사장 등 5명 구속. 10월 18일.
- 동아일보. 1979. 버스추락 24명 사망 삼척도계. 6월 4일.
- 동아일보. 1983a. 어선 1척 침몰 선원10명 실종. 10월 8일
- 동아일보. 1983b. 소련의 KAL기 격추. 9월 2일.
- 동아일보. 1984. 서울대홍수 2만채 침수 9만명 긴급대피. 9월 3일.
- 매일경제. 1971. 대연각화재 사망 백56, 부상 48명. 12월 27일
- 매일경제. 1974. 김해참총장 기자와 일문일답 원인조사중. 2월 23일.
- 매일경제. 1981. 실종된 한일호 침몰한듯. 11월 28일.
- 매일경제. 1993. 목포항 아시아나기 추락. 7월 27일.
- 매일경제. 1999. 어떻게 이런 일이통곡...실신 어린이 캠프참사, 화성 현장르포. 7월 1일.
- 박동균. 2006. 상주 MBC 가요콘서트 사례를 통해 본 혼잡경비의 문제점과 개선방향. 한국지방자치연구. 8(2): 43-60.
- 부산일보. 1996. <특종의 현장 (4)> 화객선 창경호 침몰 다대포 해상. 7월 10일.
- 성경륜. 1998. 실업과 사회해체: 총체적 위험사회의 등장. 사상. 가을호. 247-278.
- 손해보험협회. 2006. 한국손해보험산업과 함께한 손해보험협회 60년사.
- 시사인. 2014. 선장은 '3년형', 해경은 '무죄'... 남영호 판결. 5월호.
- 시정일보. 2011. (오늘의 역사)[1949년] 중앙선 죽령터널 열차 사고. 8월 18일.
- 오재호, 허모랑, 우수민. 2013. 20세기 이후 발생한 재난 특성 분석을 통한 미래 변동추이 전망. 한국위기관리논집. 9(1): 47-74.
- 월간중앙. 2009. 미륵불 배꼽을 내놔라 일제와 조선인 숨바꼭질. 2월호.
- 임연희. 2014. 세월호 참사에 대한 텔레비전 뉴스의 보도행태. 사회과학연구. 25(4): 179-201.
- 임현진. 2003. 한국사회의 위험과 안전. 서울대학교 출판부.
- 임희완. 2000. 역사학의 이해(증보판). 서울: 건국대학교출판부.
- 임채성. 2004. 美軍政下 新國家建設과 韓國鐵道の 再編. 경제사학. 36: 143-172.
- 장경섭. 2003. 압축적 근대성과 비교위험사회. 비교사회. 2: 371-414.
- 정지범. 2009. 광의와 협의의 위험, 위기, 재난관리의 범위. 한국방재학회논문집. 9(4): 61-66.
- 조선일보. 2014. 남영호 사건 1970년도에 일어난 人災 ... 세월호 사건으로 새삼 화제. 4월 16일.
- 차하순. 2007. 역사학의 본질과 인식. 서울: 학연사.
- 최충익. 2013. 현대 서울의 재난·재해 발생 특성에 관한 역사적 연구. 한국지역개발학회지. 25(1): 159-182.
- 최충익. 2015. 서울의 전염병 발생 특성에 관한 연구사적 고찰. 한국위기관리논집. 11(9): 119-134.
- 한국방재학회. 2014. 재난관리론. 구미서관.
- 한겨레. 1988. 활주로 5km(km)앞 언덕에“광” 대한항공기 괄 추락 참사. 8월 6일.
- 한겨레. 1989. 대한항공기 추락 78명 사망. 7월 28일.
- 한겨레. 1999. 인천호프집 화재 참사 유족·친구들 표정. 11월 1일.

한겨레. 2003. 대구지하철참사, 역대 세계 두 번째 규모의  
지하철 참사. 2월 18일.

한국지방행정연구원. 2014. 재난안전대책의 현재와 미래. 지  
방자치 Focus. 79호.

허중. 2004. 1945-1946년 대구지역 좌파세력의 국가건설 운동  
과 10월인민항쟁. 대구사학. 75: 149-187.

---

Received: Feb. 3, 2016 / Revised: Apr. 7, 2016 / Accepted: Apr. 15, 2016

## 한국의 대형재난 발생 특성에 관한 역사적 연구

국문초록 본 연구의 목적은 해방 이후 한국사회에서 발생한 대형재난의 특징과 변화를 역사적 관점에서 살펴 보는데 있다. 한국사회에서 발생한 주요 재난에 대해 발견적 탐색 기법으로 역사적 흐름과 변화과정을 다루고자 하였다. 연구범위는 1945년에서 2015년까지 발생한 대형재난을 대상으로 하였으며 모두 360개의 대형재난 사고가 검색되었으며, 재난 유형별로는 선박사고가 158건, 육상교통사고가 98건으로 높은 비중을 나타냈다. 시기별 연구 결과 대형재난 발생에 대한 특징들을 요약하면 다음과 같다. 첫째, 대형재난의 발생 원인이 대부분 경험부족과 관리능력 부족이었다는 점이다(1기, 1945-1960). 둘째, 경제성장과 더불어 사회간접자본이 확충되고 이에 따라 대형재난 역시 급격하게 증가하였다는 점이다(2기, 1961-1980). 셋째, 육상사고는 줄어들었으나 항공기 사고 등이 크게 증가하였다는 점이다(3기, 1981-2000). 넷째, 국내 대형재난 발생 건수는 급격하게 감소했지만 해외에서의 대형재난 발생은 증가하고 있다는 점이다(4기, 2001-2015).

주제어 : 대형재난사고, 역사적 연구, 탐색적 기법

Profiles **Choongik Choi** : He joined the department of Public Administration at Kangwon National University in 2008. He holds a Ph. D. in environmental planning (Seoul National University), a MS in urban and regional planning (Seoul National University) and a BS in urban engineering (Hanyang University). He has worked as a researcher of Hazard and Vulnerability Research Institute, University of South Carolina (2007-2008) and also served as a faculty affiliate of California State Polytechnic University at Pomona (2013-2015) and a research advisor of Southern California Association of Governments (2013-2014). Prof. Choi has been conducting several academic researches related to urbanization, environment and climate change policies. His research interests encompass risk management and environment impacts in terms of spatial planning(choich@kangwon.ac.kr).

**Chul Min Kim** : He hold a MS in urban and regional planning from Seoul National University. He is very interested in understanding climate change impacts in terms of spatial planning and disaster management. Kim's recent work includes projects on how spatial development and urbanization in risk society make cities and countries vulnerable to climate change(cmman75@gmail.com).