

일반논문

1970년대 후반 사회재난의 인식과 피해복구의 논리

- '이리역 폭발사고'를 중심으로 -*

양야기(원광대)** · 정호기(한국현대사회연구소)***

재난은 인류의 역사에 대한 고찰에서 간과할 수 없는 주제이다. 인류는 재난에 대처하고 극복하기 위해 많은 노력을 기울였으나, 더 다양하고 큰 위험에 직면해 있다. 재난은 자연재난과 사회재난으로 구분할 수 있는데, 이 연구는 폭발로 인한 사회재난에 주목한다. 이 연구의 대상은 1977년 11월 11일에 발생했던 '이리역 폭발사고'이다. 이 연구의 목적은 이 사례를 통해 1970년대 후반기 사회재난을 어떻게 인식했으며, 어떠한 논리에 의해 피해복구가 이루어졌는가를 파악하는 것이다.

이리역 폭발사고의 초기 인지에는 한국전쟁의 기억이 중요하게 작용했다. 전쟁의 상흔은 폭발을 폭격으로 오인하고, 피난을 떠날 만큼 깊이 자리하고 있었다. 사고의 직접적인 원인이 화약류의 폭발임이 어느 정도 드러났음에도 불구하고, '안보'와 '방첩'의 관점이 영향을 미쳤다. 폭발사고의 원인은 구조적인 측면보다 개인의 과실과 실무자의 해태 및 부패에 초점이 맞추어졌다. 이에 의거해 폭발사고의 책임 소재와 처벌 경계도 결정되었고, 기업체가 상당한 수준의 금전적인 부담을 안았다. 희생자의 유해 수습과 장례는 엄격한 현장 통제와 응급복구의 논리로 추진된 결과 의문점들이 충분히 해소되지 않았다. 사고 현장의 복구는 군사작전처럼 진행되었으며, '새 이리 건설'로 구체화되었다. 이러한 사회재난의 인식과 대응 논리는 오늘날과 크게 달랐음을 보여준다.

주제어 : 1970년대 후반, 이리역, 폭발사고, 사회재난, 피해복구

* 이 논문은 2017학년도 원광대학교의 교비지원에 의해 수행됨. 이 논문이 완성되기까지 도움을 주신 많은 분들에게 감사 را 드린다.

** 원광대학교 간호학과

*** 한국현대사회연구소 연구위원, 교신저자

1. 머리말

인류의 역사는 다양한 주제와 개념으로 통찰할 수 있다. 이 가운데 생략하거나 간과해서는 안 되는 중요한 주제가 ‘재난(disaster)’이다. 무수한 재난에 직면했던 인류는 이를 예방·극복하기 위해 갖은 노력을 기울였고, 대책을 모색했다. 그럼에도 인류는 재난의 재앙(calamity)에서 자유로울 수 없었고, 현재도 다르지 않다(Alexander 2005, 25). 노력의 결과로 피해를 축소하거나 모면하게 된 재난도 있지만, 근본적으로 예방하고 관리할 능력을 확보하는데 실패했다. 과학기술이 급속하게 발전한 근대 이후에도 획기적인 대책을 마련하지 못하고 있는 실정이다. 오히려 현대는 새로운 불확실성으로 인해 ‘위험(risk)’ 요인들이 증가하고 있다(Beck 1986/2006, 57; 노진철 2009, 29~30). 그리고 재난의 규모와 파장은 인간의 문명이 대형화, 집중화된 곳에서 보다 확대·확장되는 경향을 보이고 있다(김성철 외 2015, 56).

재난을 응시하는 가장 보편적인 관점은 ‘어떻게 이를 관리할 것인가’이다. 재난에 관한 연구와 자료에서 ‘재난관리(disastermanagement)’라는 주제의 논문과 책 그리고 보고서가 주류를 이루는 것은 이러한 특성을 반영한다. 재난을 관리의 측면에서 접근하면, 자연과학자와 공학자가 중심적인 역할을 해야 하는 영역으로 인식하기가 쉽다(이강원, 2017, 16). 그러나 1990년대부터 기든스(Giddens, A.)나, 벡(Beck, U.), 루만(Luhmann, N.) 등이 주장했던 ‘위험사회론’의 관점으로 재난을 파악하면, 새로운 문제의식과 연구의 지평이 열리게 된다(이재열 2005). 특히 벡이 1986년에 제기했던 사회를 위협하는 ‘위험’과 ‘안전’이라는 관점은 사회과학을 비롯해 다양한 학문 분야의 관심과 연구를 촉진하고 확장시켰다. 조페(Joffe, H.)의 『위험과 타자』(1999/2002), 임현진 외의 『한국사회의 위험과 안전』(2002),

조프스키(Sofsky, W.)의 『안전의 원칙』(2005/2007), 노진철의 『불확실성 시대의 위험사회학』(2010) 등은 이를 보여주는 대표적인 연구들이다. 이러한 연구들은 재난을 둘러싼 사람과 집단의 사회관계를 규명하고, 거시적으로 접근하는 경향성을 보여준다.

대비적으로 위험사회라는 관점을 견지하고 몇몇 사례들에 대한 구체적인 고찰과 분석도 이루어졌다. 이를테면, 노진철은 방사성폐기물처분장, 대구지하철재난, 허베이스피리트호 기름유출 사고 등의 사례를 통해 위험사회의 현상과 쟁점을 분석했다. 그리고 홍성태는 『대한민국 위험사회』(2007)에서 위험사회라는 문제의식이 갖는 의미를 여러 사례들을 소재로 설명했다. 이 책은 위험사회로 명명하는 이유가 무엇이며, 이러한 규정이 갖는 현대사회의 일반성과 한국적 특성을 종합적으로 고찰한다는 점에서 시사점이 크다.

위험사회를 유발하는 요인들은 다양한데, 재난은 전통적으로 위험과 위기의 중요 원인으로 간주되었다. 우리나라에서 재난의 의미가 법률로 정의된 것은 1995년 7월 8일 법률 제495호로 제정되었던 「재난관리법」이었다.¹⁾ 이 법률이 제정된 배경에는 1993년부터 1995년 사이에 연거푸 일어났던 대형 사고들(이재열 1998, 183)이 있었다. 이 법률은 재난을 “화재·붕괴·폭발·교통사고·화생방사고·환경오염사고 등 국민의 생명과 재산에 피해를 줄 수 있는 사고”라고 정의했는데, 자연재해는 제외되었다. 왜냐하면 당시에는 재난과 재해를 구별했는데, 농업재해의 경우에는 1967년에 대책법이 제정되어 있었기 때문이다.

재난과 재해를 통합하여 재난으로 재 명명한 법률이 제정된 것은 2004년 3월이었다. 「재난 및 안전관리기본법」으로 명명된 이 법률은 수십 차

1) 1950년 3월 22일에 법률 제113호로 「법원재난에 기인한 민형사 사건 임시조치법」이 제정되었지만, 재난에 대해 정의하지 않았으며, 재난으로 법원의 소송기록이 멸실되었을 때의 방안을 규정한 것이었다.

레 개정되어 오늘에 이르렀다. 여기에서 재난은 “국민의 생명·신체 및 재산과 국가에 피해를 주거나 줄 수 있는 것”으로 정의되었고, 세 가지로 구체화되었다. 이것은 다시 2013년 8월 6일 법률 제11994호로 개정되면서 ‘자연재난(natural disaster)’과 ‘사회재난(social disaster)’으로 재분류되었다. 사회재난의 범주에는 사고, 국가기반체계의 마비, 감염병과 가축전염병의 확산 등에 의한 피해유형이 포함되었다. 그러므로 이 시기에 사회재난의 대상이 보다 구체화·확대되었고, 현재 적용되고 있는 재난에 관한 기본적인 유형화가 이루어졌다고 할 수 있다.

이 글은 『재난관리법』을 제정했던 주요 배경에 주목하여 사회재난의 대표적인 유형의 하나인 ‘사고(incident)’에 주목하고자 한다. 사고란 ‘의도치 않게 사람이나 재산상의 피해를 유발하고, 사회 체계의 기능에 영향을 미치는 일’ 또는 ‘사람들의 생명이나 건강, 재산에 해를 입히는 뜻밖의 일’을 의미한다(이재열 1998, 182; 홍성태 외 2006, 20). 사고는 더 다양하게 세분되는데, 사회에 미친 영향의 크기를 고려하여 ‘대형’이라는 용어를 추가한다. 대형 사고는 일반적인 인식의 수준과 차원을 넘어서는 것을 가리키는데, 사회구성원에게 오랫동안 크게 각인되었던 것은 ‘대형 폭발사고’였다.²⁾ 이는 이재열 외의 연구(2005, 74~75)에서 확인된다. 조사를 수행한 시점인 2005년을 기준으로 볼 때, 지난 10년 전에 발생한 중요 사건 유형 50개 가운데 ‘대형 폭발사고’를 세 번째 순위로 선정했다. 현재와 미래 10년 후에 대한 예측에서는 그 순위가 눈에 떨 정도로 하락했으나, 그리 멀지 않은 시점까지도 ‘대형 폭발사고’를 중요한 사건으로 인식했음을 의미한다.

한국에서는 현재에도 크고 작은 폭발사고가 일어나고 있는데, 대형 사고로 분류되는 것은 10여 건 내외이다. 즉, 1977년 ‘이리역 폭발’, 1981년

2) 폭발(explosion)은 ‘충격파가 발생하여 둘러싸고 있는 주위의 물질과 구조물의 파괴를 초래하는 급격한 에너지의 팽창현상’을 말한다(조석현 2016, 243)

‘안양 프로판가스 폭발’, 1994년 ‘마포 가스 폭발’, 1995년 ‘대구 지하철 공사장 가스 폭발’, 1998년 ‘대성에너지 폭발’, 2001년 ‘미아동 주상복합건물 가스 폭발’ 등이다. 이들 사례에서 알 수 있듯이, 대형 폭발사고는 주로 가스의 관리와 취급부주의로 인한 것이었다. 반면, ‘이리역 폭발’의 경우에는 화약류가 원인이었다. 전쟁 국면이 아닌 이상 화약류의 폭발사고는 흔한 사례가 아니다.

이리역 폭발사고는 1977년 11월 11일 밤 9시 15분경에 발생했다. 즉, 이 사고가 발생했던 시대적 배경은 유신체제였다. 당시는 박정희 시대의 권위주의 통치가 정점에 도달해 있었고, 1975년 5월 13일 선포되었던 ‘대통령 긴급조치 제9호’에 의해 통치되었다. 이 사고 이전에도 대형 사고가 10여 차례 발생했으나(홍성태 2007, 149~150), 도시 공간이 사회재난으로 인해 이토록 광범위하게 파괴되었던 전례가 없었다. 따라서 유신체제에서 발생한 사회재난들 가운데 사회에 미친 충격으로 볼 때, 가히 최고라고 할 수 있었다.³⁾ 유신체제는 국가안보 유지를 앞세우면서 대통령에게 권력을 집중시키고, 국가의 안전과 국민의 생존을 위해 개인의 자유를 침해하는 것을 정당화했던 ‘국가주의’ 체제다. 그리하여 국가주의의 실현을 위해 국민 총동원과 통제가 당연시되었고(김행선 2006, 95), ‘유언비어’의 날조 및 유포를 비롯해 당국의 사전 허가를 받지 않은 일체의 집회와 시위가 금지되었다. 국가는 안보와 반공 그리고 성장 이념의 설파에는 전력을 다한 반면, 사회재난에 대응할 프로그램이나 매뉴얼의 확립에는 무심했다. 1975년 7월에 ‘국가의 안전과 사회의 안녕을 유지함을 목적’으로 제정되었던 「사회안전법」(법률 제2769호)은 재난과 위협으로부터의 안전이 아니라, 정부에 반하는 인사를 사회로부터 격리시키고 감금하기 위한 것이었다. 이것은 1970년대 후반 국가가 안전을 어떻게 응시했는가를 말해

3) 「조선일보」와 「동아일보」 등은 1977년 12월에 한국에서 발생한 10대 사건들 가운데 첫 번째로 이리역 폭발사고를 선정했다.

주는 적절한 예라고 할 수 있다.

이러한 맥락에서 이 연구는 1970년대 후반기 사회재난에 대한 인식의 특성과 피해를 복구하는 과정에 적용된 논리가 무엇인가를 파악하려고 한다. 이 연구의 문제의식은 사회재난의 인지와 인식은 여러 요인들에 의해 재구성되는 것이며, 피해복구에는 시대적 지배이념과 세계관이 중요하게 관철될 것이라는 점이다. 이 연구는 사건사에 초점을 맞추어 두 가지 측면들을 고찰하고자 한다. 하나는 사회재난의 인지와 재인식에도 불구하고 의문점들이 해소되지 않은 이유들을 찾아보고자 하는 것이며, 다른 하나는 피해복구의 핵심 사안들인 책임의 소재와 처벌의 경계, 희생자의 유해수습과 장례, 그리고 재난 현장의 복구에 관철되었던 논리가 무엇인가를 살펴보는 것이다.

2. 연구의 범위와 선행연구 및 자료의 특성

1) 재난 연구의 쟁점과 연구의 범위

그동안 이루어졌던 재난에 관한 연구들을 문제의식과 목적 그리고 대상 등을 고려해서 살펴보면, 다양하고 광범위한 접근이 가능함을 알 수 있다. 주요 쟁점별로 이를 분류해 보면, 대체로 여섯 가지 범주들로 정리된다. 첫째는 재난의 예방과 징후의 인지 그리고 사전 대처 및 대비에 관한 것이다. 둘째는 재난이 발생하는 구조와 원인 그리고 요인 등을 규명하는 것이다. 셋째는 재난으로 인한 피해의 치유와 복구 그리고 일상화 혹은 정상화 방안을 제안하는 것이다. 넷째는 재난이 국가와 사회구성원, 특히 직·간접적 피해자들에게 미친 영향과 효과를 정리하고 분석하는 것이다. 다섯째, 기존의 재난관리와 사례들에 대한 분석을 통해 교훈과 과제를 제시하고, 급속한 사회 변화에 맞춰 고려할 점들을 성찰하는 것이다.

여섯째, 재난에 관한 기억과 서사 그리고 현재 혹은 미래의 의미가 무엇인가를 고찰하는 것이다.

이러한 연구들을 관류하는 보편적인 개념은 ‘재난관리’이다. 재난관리는 재난으로 인한 피해를 최소화하기 위해 예방, 준비계획, 응급대응, 복구에 관한 정책과 집행 전반을 일컫는 것이다(조석현 2016, 11). 이것은 재난의 발생 여부에 따라 이전 국면과 이후 국면으로 구분할 때(이재은 2009, 129~130), 전후 모두에 관심을 갖고 대응해야 한다는 것을 의미한다. 이러한 관점들은 전통적인 재난관리, 즉 재난발생시 대응과 복구라는 관점에서 진일보한 것이다. 하지만 기술 관료와 전문가에 의거한 재난 대응 계획의 수립과 실행이라는 이른바 ‘기술 관료적인 접근’이라는 관점(이영희 2014, 60~63)을 완전히 극복한 것이라고 할 수는 없다.

재난관리의 관점과 문제의식이 확장되고 개선되었다고 해도 학술적인 관심과 주제 그리고 문제의식에 입각해 보면, 그것이 포괄하는 범위와 영역은 여전히 제한적이다. 재난관리 프로세스의 운용과 국가 및 정부의 정책만을 부각하는 것은 전통적인 재난관리의 관점 혹은 방식과 그다지 차이가 없기 때문이다. 이러한 맥락에서 이 연구는 두 번째와 세 번째로 분류한 재난에 관한 주제에 관심을 갖고자 한다. 이러한 연구의 문제의식에서 놓쳐서는 안 되는 점은 재난에 대한 대응과 복구 전반을 사회구성원의 인식과 행위 그리고 사회관계를 중심에 두고 파악해야 한다는 것이다(이강원 2017, 16).

이와 유사한 문제의식은 머터(Mutter, John C.)의 연구에서 살펴볼 수 있다. 머터는 재난을 3개의 국면으로 구분했다. 즉, 재난이 발생하기 이전 국면, 재난이 발생한 국면, 재난에 대한 사람들의 관심이 감소하는 국면이다. 머터는 이들 국면을 사회구성원 인식과 대응 그리고 관심의 변화에 초점을 맞추고 조명해야 한다고 밝혔다(Mutter 2015/2016, 29~31). 이를 고려할 때 이 연구는 두 번째 국면에 주목한 것이라고 할 수 있다. 재난이

발생하면, 사회구성원은 사고 현장 혹은 주된 장소와 공간에 시선을 집중하고, 사고의 원인을 규명하는데 관심을 갖게 된다. 재난의 원인이 분명하게 드러나지 않을 경우, 사회구성원은 온갖 상상력을 가동하고, 사소한 현상들에서도 인과성을 발견하려고 한다. 그러므로 과거의 재난에 대한 기억 혹은 유사한 경험에 의거하여 현재의 재난을 인식하고 재해석할 개연성이 높다. 문제는 재난을 구성하는 가장 기본적인 구조와 요인들이 정확하다고 단정하기 어렵다는 것이다. 과거는 현재와 독립적으로 존재하지 않고 현재가 있기 때문에 비로소 과거인 것이듯이(Trouillot 1995/2011, 49), 재난에 대한 인식은 과거의 기억과 정치·사회적 환경 그리고 그 외의 여러 변인들의 작용에 의거해 인지와 재인식 과정을 거치면서 변모하고 구성된다.

재난의 원인 규명은 곧 책임의 귀속과 처벌의 수위 그리고 피해복구 방안과 주체에 관한 의제와 밀접하게 연계되어 있다. 따라서 재난의 대응과 복구에서는 책임과 권한의 문제를 밝히는 것과 이 과정에서 작용한 정치를 고찰하는데 역점을 둘 필요가 있다(김성철 2015, 19~24). 사회구성원은 이러한 사안들에 큰 관심을 갖지만, 이는 간단하게 결정될 수 있는 것이 아니다. 재난을 둘러싼 구조의 특성상 책임의 소재가 불분명한 경우가 적지 않고, 시대적 배경과 다양한 이해관계 및 상황 인식으로 인해 정보와 근거가 은폐·왜곡·망실되는 경우가 상당하기 때문이다. 그리하여 사회구성원에게 전달된 재난의 책임과 처벌의 실상은 실제 혹은 기대와 편차가 있으며, 시간이 흐르면서 특정한 논리와 관점으로 귀결되는 경향성을 보인다.

인적·물적인 피해 복구의 단계에서도 다양한 논리들의 경합과 권력관계가 투사된다. 무엇보다도 가장 큰 욕구는 피해의 흔적을 가능한 빨리 소거하고, 사고가 발생하기 이전으로 되돌리려는 것이다. 하지만 재난 이전으로 복원한다는 것은 애초에 가능하지 않으며, 재난을 오랜 숙원을 해

결하는 기회로 삼으려는 논리에 사로잡히게 된다(Mutter 2015/2016, 237~240). 이러한 과정에서 재난의 피해자와 사회구성원에 주어지는 선택지는 별로 없으며, 사회적 약자 혹은 소수자가 희생양이 될 개연성이 다분하다. 일본의 한신대지진과 동일본대지진에서 작동한 ‘재건논리’⁴⁾를 규명한 연구도 이러한 현상이 보편적인 것임을 보여준다(이상훈 2015). 재난에 의한 피해복구의 논리는 자연재난이나 사회재난을 가리지 않고, 정치적인 수사와 지배 이념이 강력하게 작동하며, ‘발전’ 담론에 압도되어 재난의 교환과 과제를 외면하는 현상이 나타나고 있는 것이다.

2) 선행 연구의 검토와 연구 자료

재난에 관한 연구와 논문은 일정한 주기로 증가했다. 특히 1990년대 중반에 집중적으로 발생했던 사회재난들과 2014년의 세월호 사건이 재난에 대한 학문적 관심을 모았던 계기가 되었다(유현정 외 2009, 58; 416세월호참사 작가기록단 2017). 이러한 흐름의 영향으로 과거에 묻혀버린 재난이 수십 년이 흐른 오늘날에 재조명되기도 했다. 1970년 발생한 ‘남영호 사건’에 관한 연구가 대표적이라고 할 수 있다(유해정 2017).

대비적으로 이리역 폭발사고는 사회에 미친 영향이 실로 상당했으나, 학술적인 성과는 미비하다. 폭발사고가 발생한 직후인 1977년과 1978년 『대한건축학회지』에 발표된 논문들과 2004년에 기고된 글만 파악된다. 『대한건축학회지』에 수록된 논문들은 건조물의 피해 양상과 현장의 실상을 조사하고 이를 기술하는데 목적이 있었다. 반면, 인문사회과학적 조사와 연구는 거의 이루어지지 않았는데, 시대적 상황을 감안하면 납득되는 측면이

4) 이상훈의 글(2015, 41)에서 ‘재건논리’는 대지진을 경험함으로써 종래와 다른 일본 혹은 일본사회를 구축하기 위한 다양한 의견이나 논의 등을 진행시켜 나가는 조리(條理)로 정의되었다.

있다. 2004년에 도시학자 손정목이 기고한 『이리역 가스폭발 사고』는 사고 발생의 원인과 경과 그리고 의미를 소략한 것이다. 이 글은 화약에 관한 내용들을 언급하고 있으며, 화약차량이 폭발했다고 표현했음에도 불구하고, 제목과 본문 여기저기에서 가스폭발과 화약폭발이 혼용되었다. 자료와 글들을 참고하여 정리 및 재편하면서 혼선이 생긴 것으로 보인다.

이리역 폭발사고에 관한 공식적인 기록은 전라북도가 사고 발생 일 년이 되던 날에 발간했던 『충화의 기적』이라는 백서였다. 백서는 전라북도 도청의 주도하에 제작되었다. 또한 제목이 말해주듯이, 사회의 군사화가 투사되어 있었고, 유신시대를 관류하는 정치적 동원 담론의 핵심용어를 채택했다. 그러므로 이 백서는 여러 가지로 유념해서 독해할 필요가 있다. 특히 실적의 과시와 과장이 도드라진 반면, 감춘 사실들도 적지 않은데, 이는 당시의 신문들과 대조해 살펴보면 잘 드러난다.

1980년에 발간된 『이리시사』도 이와 유사한 관점과 논리를 보여준다. 이 책은 50여 쪽에 걸쳐 이리역 폭발사고를 다루었는데, 백서의 내용을 바탕으로 이리시의 역할을 포함해 재구성한 것이었다. 이 글은 1989년에 발간된 『이리시사』에도 거의 그대로 수록되었다. 반면 2001년에 발간된 『익산시사』에서는 이리역 폭발사고가 거의 다루어지지 않았다. 그대로 사용하기에는 시대의 변화와 정서에 부합하지 않았을 것이고, 다시 집필하기에는 다른 시각의 기록이 만들어질 수 있었기 때문으로 판단된다. 한편 2002년에 출간된 전라북도 지사 황인성의 회고록에도 이리역 폭발사고에 관한 내용이 수록되어 있다. 대부분의 회고록이나 자서전이 그러하듯이, 주요 논조는 최선을 다한 최고의 대처였으며, 칭송받았다는 것이다.

이리역 폭발사고는 문화예술적인 주제와 소재가 되기도 했다. 영상물로는 1978년에 홍보용으로 “우리는 외롭지 않다”가 제작되었고, 2008년에는 “이리”라는 영화가 발표되었으며, 2017년 추모제에서는 “이리, 화약연화”라는 6분 38초의 작품이 공연되었다. 그런데 이들 영상물은 폭발사고에

대한 본질적인 접근과는 다소 거리가 있고, 소재 혹은 현재의 기억과 회상으로 다루어진 측면이 있다. 문학적인 접근으로는 2004년 『기차길 옆 동네』라는 소년소설에서, 2017년 『삼남극장』이라는 소설에서 다루어졌다. 전자는 이 사고로 가족을 잃은 유가족이 고향을 떠나 중국 등지에서 힘겹게 살아간다는 내용이고, 후자는 하춘화와 이주일의 사연을 언급할 때 자주 등장하는 ‘삼남극장’에서 발생한 피해를 소재로 다룬다.

이리역 폭발사고에 관한 원 자료는 거의 잔존하지 않은 것으로 보인다. 전 익산문화원장에 의하면, 관련 문서들이 두 차례에 걸쳐 폐기되었던 것으로 추정된다.⁵⁾ 첫 번째는 1995년 이리시와 익산군이 통합할 때, 공공문서를 대대적으로 정리하면서 망실되었다. 두 번째는 중앙정부가 추진한 공공문서 전산화 사업에 따라 원 문서가 폐기되었다. 이때 전산화한 문서 데이터는 매체의 노후화와 프로그램의 작동 문제 등으로 인식되지 않는다고 한다. 따라서 현실적으로 접근할 수 있는 문자자료는 신문이다. 유신체제였음을 감안할 때, 신문의 기사가 독립성과 자율성을 갖고 작성되었다고 보기는 어렵다. 그럼에도 기사의 행간을 꼼꼼히 탐독하면, 다양한 함의를 발견할 수 있으며, 맥락과 기초를 달리하는 기사들도 눈에 띈다. 이 연구에서는 지방지로 『전북일보』를 검토했고, 중앙지로 『조선일보』를 중심으로 하되 다른 신문들도 병행하여 살펴보았다. 신문의 기사나 논조는 나름의 차이와 특성을 보여주었는데, 이들 신문이 대표성을 갖는다고 판단되었다. 이 연구는 접근과 수집이 가능한 문자화된 자료를 최대한 활용하는 것에 주안점을 두고 고찰되었다.

5) 2016. 7. 20. 김복현 면담. 10여 년 전에도 폭발사고 관련 자료가 부실함이 지적된 바 있다. 「광주일보」, “77년 이리역 폭발사고.” 2006. 10. 24.

3. 사회재난의 인지와 인식

1) 폭발사고의 초기 인지 : 전쟁 발발과 폭격

폭발사고는 이리역에서 수십 킬로 떨어진 지역민들도 감지할 정도로 위력적이었다. 이리시의 16개 동 가운데 7개 동이 정전되었고, 통신도 두절되었다. 사고가 발생한 시간은 공공기관들이 근무하지 않던 밤이었고, 마침 한국과 이란의 축구경기가 방송되고 있어서 도심과 거리는 한적했다. 폭굉(detonation)을 들었던 지역민들은 사고의 원인을 여러 가지로 추정했다. 가장 먼저 떠올랐던 것은 지진 혹은 전쟁 발발이었다. 하지만 지진이라는 판단은 곧 소멸했다. 사고의 양상이 지진과 달랐고, 섬팡이 발생했으며, 화약 냄새 등이 동반되었기 때문이다. 하지만 이리역 구내가 폭발의 진원지였기 때문에 지역민들은 사고의 실상을 파악하기 어려웠다.

그렇다면 폭발의 유력한 원인은 전쟁 발발로 인한 항공기 폭격이었다. 전라북도 황인성 지사도 전쟁이 일어났다고 판단했듯이(황인성 2002, 307), 뇌리와 가슴 깊숙이 자리하고 있던 전쟁의 공포와 트라우마가 일순간에 살아났다. 그렇게 생각했던 중요한 이유는 휴전한 지 20년이 갓 넘은 시점이어서 한국전쟁의 상흔과 기억이 생생했기 때문이다. 그것은 한국전쟁 초반이었던 1950년 7월 11일 오후에 발생한 ‘이리역 폭격사건’에서 기원했다. 이날 미국 극동공군 소속 B-29 중폭격기 2대가 이리를 평택으로 오인하고, 상공을 선회하며 이리역과 평화동변전소 그리고 목천동 만경강 철교 등을 폭격했다. 이 사건과 관련하여 2010년에 공식 확인된 사망자가 91명 이상이었으며, 수백 명의 부상자와 가옥 전소 등의 피해가 발생한 것으로 파악되었다(진실·화해를위한과거사정리위원회 2010, 655~656, 686).⁶⁾ 따라서 시민들은 폭발음을 항공기 폭격으로 오인했고, 순간적으로 전쟁의 발발을 떠올렸으며, 폭탄이 다시 투하될 수 있다고 판단

했던 것이다.

전쟁이 발발한 것으로 인지했던 다른 이유는 폭발물이 화약류였던 것에 기인했다. 폭굉과 화약 냄새 그리고 치솟은 불꽃, 부서진 건물과 잔해, 사망자와 부상자 등은 폭격으로 파악할 여지가 충분했다. 대부분의 사람들은 철도망을 이용하여 허술한 관리 하에 폭발물이 이송되고 있음을 알지 못했고,⁷⁾ 왕래가 많은 철도역과 민가가 인접한 장소에서 대량의 화약이 폭발할 것으로 상상할 수 없었다. 그렇다면 이러한 상황에서 추정할 수 있는 것은 전쟁 상황뿐이었다.

폭발의 원인과 장소 그리고 피해의 양상 등을 정확하게 인지하지 못한 지역민들은 재 폭발을 우려했다. 사람들은 사고의 원인이 무엇이든 위험 요인과 지대로부터 신속하게 벗어나야 한다고 판단했다. 폭발로 인해 이미 많은 사람들이 사망했고 부상자들이 발생했으며, 붕괴된 건물 잔해에 깔린 사람들도 있었다. 구조 작업을 하는 사람들도 있었지만, 정황을 파악하지 못한 다수의 사람들은 피난을 떠났다. 피난민도 부상을 당한 상태였고, 의복과 신발을 제대로 추스르지 못했다. 이러한 정황은 『조선일보』 이리시 주재기자가 체험한 바를 기록한 것에서 잘 확인된다.

찰나 주위가 깜깜해져버리면서 시뻘건 레일 토막이 안방 벽을 뚫고 쑥 들어왔지. 그 다음은 나도 정신이 없었어. 집을 뛰쳐나와 보니 이리역 쪽에서 시뻘건 불기둥이 솟아오르고 거리마다 피를 흘리며 배산, 목천포 쪽으로 피신하는 시민들로 꼭 메워져 몸을 움직일 수 없을 정도였지. 곳곳에 기차바퀴, 레일 등 파편에 맞아

6) 익산역 구내와 광장에 이 사건에 관한 2개의 추모시설이 있다. 하나는 철도인 사망자를 추모하는 ‘순직비’이고, 다른 하나는 사망자 전체를 추모하는 ‘1950년 미군의 이리폭력 희생자 위령비’이다.

7) 한국화약은 사고 직후 많은 민수용 화약류가 철도망으로 수송되고 있다고 밝혔다. 1975년에 499량이, 1976년에 508량이 철도로 수송되었다. 화차 1량 당 평균 25톤의 화약류가 탑재되었다. 석유공사, 쌍용양회, 종합화학 등 13개 업체도 1,193량의 사유화차를 운행했다. 『조선일보』, “폭발 원인은 촛불 실화.” 1977. 11. 15.

숨진 시체가 즐비했고, 직업적인 본능 때문에 우선 사고지점인 이리역으로 뛰었지. 그때까지도 공중을 날던 파편이 우박처럼 떨어지고 있어 접근을 할 수가 있어야지.⁸⁾

사고 경험자들의 공통된 기억은 어둠 속에서 걸을 때마다 산산이 부서진 유리 파편으로 인한 마찰음과 파열음이었다. 폭발로 인해 이리역 반경 5km 안에 있는 건물 유리창이 대부분 파손되어 거리로 쏟아졌던 것이다.⁹⁾ 게다가 건물 붕괴 등으로 응급용품이나 초와 성냥 등을 찾기가 어려웠고, 발견했다고 해도 이것에 기대어 암흑 속을 이동할 수 없었다. 안전한 피난에 대한 아무런 정보를 갖고 있지 않았던 사람들은 오직 자신의 경험과 감각에 의지해야 했다. 그래서 비교적 길이 잘 닦여 있던 목천포와 배산 방면이 주요 피난길이 되었는데, 도보로 약 1시간가량 떨어져 있었다.

항공기 폭격이 아니라고 해도, 폭발이 재발할 개연성이 해소된 것은 아니었다. 이리역 구내에는 인화성 물질을 탑재한 또 다른 화차들, 즉 유류차량 등이 입고되어 있었다. 폭발로 인한 불꽃이 유류차량으로 번질 경우, 연쇄 폭발은 명약관화했다. 재 폭발이 있을 것이라는 소문은 경찰의 오판에서 기인한 측면이 컸다. 폭발이 발생한 한 직후, 경찰이 ‘다른 폭발이 있을지 모르니 모두 교외로 대피하라’고 가두방송을 했기 때문이었다.¹⁰⁾ 이때 경찰은 폭발 원인과 정황을 제대로 파악하지 못한 상태였다. 하지만 당시 상황을 고려하면, 경찰뿐만 아니라 그 누구도 책망하기 난망했다. 화약 폭발로 인한 열기와 시설의 파손 그리고 냄새 등이 혼재되어 사고 현

8) 『조선일보』, “폭음에서 복구까지 ... 본사취재반의 현지방담.” 1977. 11. 15.

9) 『조선일보』, “빌딩 창 박살 ... 옛가락 된 선로, 전체 가옥 25% 피해.” 1977. 11. 12.

10) 『조선일보』, “폭음에서 ‘복구’까지 ... 본사취재반의 현지 탐방.” 1977. 11. 15. 백서에는 당일 밤 21시 30분경부터 ‘소란한 민심수습을 위한 가두방송을 실시’했다고 기록하고 있지만, 실제로는 피난을 권유한 가두방송이 선행되었고, 폭발이 없음을 알리는 가두방송은 후속되었다.

장에 접근이 난해한 상황에서, 안전을 우선시해야 하는 경찰로서는 대피를 권유하지 않을 수 없었던 것이다.

2) 폭발사고의 재인식 : 과실 혹은 테러

전쟁이 발발한 것이 아니며, 항공기 폭격이 아님을 인지한 것은 오래지 않았다. 항공기 소리와 폭발음이 들리지 않았기 때문이다. 이리역 구내와 인근에는 다양한 직종의 많은 사람들이 있었으나, 모두들 폭발 현장에 접근하지 못했다. 그것은 자칫 추가 피해로 이어질 수 있었고, 정전과 시설 파손 등으로 인해 현장을 제대로 관찰하기도 어려웠다. 폭발이 재발하지 않을 것임을 확인한 이는 이리경찰서 경비과장 정정원 경감이었다. 그는 사고 현장에 처음으로 들어가 이를 확인·보고했으며, 시민들에게 홍보했다.¹¹⁾ 이를 계기로 폭발사고의 형태와 현장이 어느 정도 파악되었고, 피난민들도 거주하던 장소로 돌아왔다.

그런데 이것은 폭발사고에 관한 최대 관심사였던 원인의 규명이 아니었다. 원인 규명은 책임과 보상 그리고 대책 등에 연동된 사안이어서 무엇보다 중요하고 선행되어야 했다. 즉 이것은 책임이 누구에게 귀속되어야 하는가? 희생과 피해의 보상과 치유를 위한 재원을 누가 부담해야 하는가? 누가 피해복구의 핵심 주체가 되어야 하는가? 향후 이러한 사고가 발생하지 않도록 어떻게 대안을 마련하고, 대처 방안을 수립해야 하는가? 등에 대한 답변과 실행을 위한 첫 걸음이기 때문이었다.

다음 날 발간된 신문에서는 폭발사고의 원인을 개인의 과실로 규정했고, 사고 유발자를 한국화약의 호송원(신무일)이라고 적시했다. 직접적인 사고 원인은 호송원이 담뱃불을 잘못 다루었거나, 추위를 이기기 위해 주변의 휴지 등을 모아 불을 피우다가 발생한 것이라고 했다.¹²⁾ 그런데 이

¹¹⁾ 『전북일보』, “뒤늦게 밝혀진 현장의 숨은 주역.” 1977. 11. 24.

러한 언론의 보도는 추론에 의한 부분이 많았다. 경찰이 호송원을 사고의 책임자로 특정했던 것은 입환원이 ‘다이너마이트를 실은 화차에서 화재가 발생했다고 한 것과 신발을 신지 않은 채 현장을 벗어나던 호송원을 목격했다고 한 것에 따른 것이었다. 당시 호송원은 방송국 기자들을 따라 전주로 이동했으며, 다음 날 아침 7시경 전라북도 경찰국으로 연행되었으므로, 신문의 기사는 근거가 충분하지 않은 것이었다.¹³⁾ 뿐만 아니라 폭발 사고 초기에는 공공기관이 원인과 피해 그리고 복구 등을 제대로 파악하지 못했고, 이를 언론에 충분히 알리지 않고 있었으므로, 언론의 보도 내용은 기자들이 개별적으로 확인한 것들에 의한 것이었다.

폭발사고의 원인 조사는 12일부터 두 개의 조직에 의해 진행되었다. 하나는 정부가 구성한 합동조사단이었다. 합동조사단은 서정각 대검찰청 부장검사가 단장이었고, 중앙부처 고위 관리들이 조사원으로 참여했다. 다른 하나는 한국화약 회장과 사장을 포함하여 200여 명의 관계기술자로 구성된 조사단이었다.¹⁴⁾ 한국화약의 조사단은 기술적인 문제와 어느 정도 책임을 분담해야 하는가를 파악하는 것에 중점을 두었다. 국회에서는 12일부터 폭발사고의 원인과 복구를 촉구하는 대정부 질의를 했다. <표 1>과 같이, 국회에서는 폭발사고를 ‘안보’와 ‘방첩’의 관점으로 파악하는 경향이 있었다.¹⁵⁾ 이는 여야가 마찬가지로였는데, 얼마 후부터 ‘과실’ 혹은 ‘테러’라는 관점으로 재정리되었다.

〈표 1〉 폭발사고의 원인에 대한 국회의 초기 인식¹⁶⁾

12) 『조선일보』, “호송원의 실수.” 1977. 11. 12.

13) 『전북일보』, “날벼락 폭음, 진동에 박살난 이리 시가.” 1977. 11. 12.

14) 『매일경제』, “경찰, 정밀조사 사고원인 못 가려.” 1977. 11. 12.

15) 한 신문의 사설에서도 ‘안보’의 측면에서 폭발사고를 파악할 필요가 있음을 제기했다. 『경향신문』, “화약화차 폭발 날벼락.” 1977. 11. 12.

16) 『조선일보』, “밤새 한숨도 못 잤다”, “혹시 간첩의 소행 아닐지.” 1977. 11. 13.

| 일시 | 장소 | 발언자 | 발언 내용 |
|---------|---------------|------------------------|---|
| 11. 12. | 국회 총회의 | 김설하 (신민당 의원, 간사) | 화약상자는 담뱃불 정도로는 폭발되는 게 아닌데, 만일 불순분자의 소행이라면 국민들이 어떻게 정부를 믿고 잡자겠느냐. |
| 11. 12. | 공화당 원내 총무실 | 유정회 행정실장 | 혹시 간첩의 소행일지도 모르니 원인을 분명히 가려내야 한다. |

합동조사단은 12일 오전 폭발사고 현장에 도착했다. 합동조사단은 세 가지 가능성, 즉 ①호송원에 의한 실화, ②제3자에 의한 실화, ③제3자에 의한 방화에 초점을 맞춰 원인을 조사했다. 합동조사단은 ①에 초점을 두었으나, ②와 ③에 대해서도 주시했다. 그래서 합동조사단은 “우선은 화주나 철도에 원한을 가진 자, 사회 불안을 노리는 불순분자, 정신병자나 반항심을 가진 이상 심리자에 의해 계획적 또는 우발적으로 저질러진 범행으로 분류할 수 있다”¹⁷⁾고 보았다. 실화와 방화가 의미하는 바는 상당한 차이가 있었다. 특히 제3자에 의한 방화는 당일 국회에서 표출되고 있던 불순분자 혹은 간첩에 의한 행위를 입증하는 근거가 될 수 있었다.

②와 ③에 초점을 맞춘다는 것은 사고의 목격자뿐만 아니라, 피해자와 주변에서 살던 사람 그리고 현장 근처에 있던 사람들을 포함하여 불특정 다수를 용의자 혹은 의심자로 간주할 수 있다는 뜻이었다. 특히 ③에 초점을 맞추면 대공적인 측면을 주목한다는 것임을 의미했다. 합동조사단은 ②와 ③의 가능성을 파악하기 위해 이리역 구내 근무자 740명, 사고 전후 역 주변 배회자 520명 등 1,260명을 조사했다.¹⁸⁾ 이것은 사고의 원인을 법률, 제도, 운영, 실행 등과 같은 구조적인 측면에서 파악하는 것이

17) 『조선일보』, “생화나 ... 방화냐 ...” 1977. 11. 13.

18) 『전북일보』, “배후 조종 없는 단순 실화.” 1977. 11. 17.

중요하지 않을 수 있음을 의미했다. 물론 합동조사단도 이러한 점들을 조사하고 있다고 밝혔으나, 세 가지 가능성은 공히 원인을 개인에게서 찾는 것이었다.

합동조사단은 11월 15일 오전 사고 원인에 관한 중간발표를 했다. 합동조사단은 형사적인 측면과 대공적인 측면으로 구분하여 원인을 규명했는데, 호송원의 '단독 실화'로 판단된다고 했다. 그러면서 이것은 직접적인 원인에 대한 규명이고, 간접적인 원인에 대한 수사는 계속할 것이라고 첨언했다. 호송원은 초기에는 자신은 화차 외부에 있었고, 화차가 문이 열린 채 불꽃이 치솟아 담요 등으로 진화하려 했지만 실패했으며, 사고 위험을 전파하다가 폭발로 자신도 날아가 정신을 잃었다고 했다.¹⁹⁾ 한국화약의 조사단은 호송원은 7년의 폭약취급 경력을 가진 자로 담배를 피우지 않으므로 담뱃불 인화 추정은 믿을 수 없다고 주장했다.²⁰⁾ 이들 주장은 호송원이 실화자가 아님을 강변하는 것이었다. 그러나 이러한 논리는 14일에 번복되었다. 합동조사단은 호송원이 '촛불을 켜놓고 닭털 침낭 속에서 잠자다가 얼굴이 화끈거리려 깨어보니 불길이 번지고 있어 화차 밖으로 뛰어나갔다고 했으며, 사고에 사용된 침낭, 운동화조각, 성냥갑 등을 증거물로 확보했다고 밝혔다.²¹⁾

4. 재난의 수습과 피해 복구의 논리

1) 책임의 소재와 처벌의 경계

19) 『조선일보』, “저녁 먹고 오니 열린 문서 연기나 ... 천장에 불.” 1977. 11. 13.

20) 『매일경제』, “경찰, 정밀조사 사고원인 못 가려.” 1977. 11. 12.

21) 『조선일보』, “폭발 원인은 촛불 실화.” 1977. 11. 15. 그러나 같은 날 신문의 다른 지면에서는 화차에서 화재의 원인이었던 양초와 성냥을 찾아냈다는 것은 엉뚱한 루머였다고 기록했다.

국회에서는 12일부터 일부 각료들의 사퇴가 거론되는 등 정부의 책임자들을 압박하고 있었다. 12일 새벽 2시 20분경 사고현장에 도착하여 일련의 상황을 살펴보고 복귀한 교통부 장관은 자신에게 책임이 있으며, 여하한 문책도 달게 받겠다고 하면서 정부의 책임론 확산을 차단했다.²²⁾ 그는 국회에 우연한 사고로 보인다고 보고했다. 민주통일당 양일동 총재와 의원들은 15일 현장을 방문하고, “이리사고는 공무원의 태만과 화약 수송을 경시한 독점기업의 횡포가 빚었다”고 진단했다. 그리고 ‘호송원이 화약 위에서 촛불을 켜고 자다 사고가 났다는 조사 결과를 납득할 수 없다’고 했다.²³⁾ 민주통일당은 수사단의 발표 결과를 신뢰하지 않았다. 이것은 사고의 원인을 호송원의 과실과 일선 공무원 및 회사 직원들의 해태 혹은 부패로 파악하는 시각과 상당한 차이가 있었다.

합동조사단이 사고 원인을 발표한 다음 날인 16일 최경록 교통부 장관의 사직서가 수리되었다. 철도청장의 사직서는 사후대책과 후임청장의 인선이 완료된 이후 처리하기로 했다. 이리역장은 11월 19일에 직위 해제되었다. 즉 사고와 직접 관련된 부처의 책임자들을 ‘해임’이 아닌, 인책성의 원면직하는 것으로 책임을 면하는 기준선이 형성되었다.

보다 중요한 쟁점은 사회재난의 가장 큰 책임이 누구에게 있는가 하는 것이었다. 즉 호송원 개인에게 있는가, 화주인 한국화약에게 있는가, 정부인 철도청에게 있는가 하는 것이었다. 법률과 제도로 보면, 철도 업무에 관한 책임은 철도청과 교통부에, 화약류의 관리와 운송에 관한 책임은 한국화약에 있었다. 정부가 공식적으로 처음 발표한 사고 원인은 개인의 실화에 초점이 맞추어졌다. 한국화약은 이와 같은 폭발물의 운송이 ‘관행’이었고, 정부도 파악하고 있었다고 피력했다. 그 동안에도 같은 방식으로 폭

22) 국회에서는 사고의 철저한 원인 규명과 사후복구 그리고 대책 수립을 요구하는 한편, 내각 총사퇴가 거론되었다. 『조선일보』, “책임은 나에게 있다.” 1977. 11. 13.

23) 『조선일보』, “이리 피해 현장 시찰 양 통일당 총재 일행.” 1977. 11. 16.

발물이 운송되었지만, 사고가 없었다는 점도 강조했다. 이것은 원인 규명에서 우연적 측면을 배제해서는 안 되며, 직접적 원인이 운송과정에 있음을 강변하는 것이었다. 한국화약의 책임을 경감하거나 주된 책임주체가 아님을 주장하는 논리였다. 이에 대해 언론에서는 철도청과 한국화약이 책임을 회피하는 태도를 보이고 있으며, 사고 이후의 무성의와 배신에 대해 지역민들의 분노가 높다고 했다.²⁴⁾ 실제로 한국화약은 조의금 1억 원을 지원하고는 한동안 관망하는 태도를 취했다.²⁵⁾

〈표 2〉 이리역 폭발사고 관련 구속자

| 소 속(인원) | 성 명(직책) |
|-----------|---|
| 철도공무원(4명) | 강인수(인천역 화물과장), 이기원(인천역 역무원), 이기채(이리역 구내원), 박영규(이리역 구내 조역) |
| 한국화약(7명) | 신환기(사장), 심재봉(상무이사 겸 공장장), 윤재영(총무이사, 전 공장장), 오재선(총무부장), 김영수(관리과장), 양창렬(경비과장), 신무길(호송원) |
| 대한통운(2명) | 진윤하(인천지점 관수업무과장), 정종욱(인천지점 육운계 직원) |

* 주 : 「조선일보」 등 신문들에 보도된 기사를 토대로 작성함.

사법적인 책임은 11월 19일까지 세 차례에 걸쳐 13명을 구속하는 것으로 사실상 마무리되었다. 호송원은 조사를 마친 뒤 바로 구속되었고, 18일에는 철도공무원 4명과 한국화약 임직원 6명, 그리고 19일에는 대한통운 직원 2명이 구속되었다. 적용된 법률은 철도법 제84조(법령위반 위험품 탁송자에 대한 벌칙)와 제91조(직무태만 또는 의무위반 철도직원에 대한 벌칙)이었다. 이들에게 부과되는 형량은 1년 이하의 징역 또는 10만원 이하의 벌금형이었다. 호송원에게는 형법 제164조 미필적 고의에 의한

24) 「조선일보」, “화재의 책임 회피에 인간적 분노 쌓여.” 1977. 11. 16.

25) 「전북일보」, “이리 폭발 참사 취재기자 방담.” 1977. 11. 15.

방화를 적용했다가, 12월 3일 방화, 기차 파괴 등으로 죄목을 변경했다. <표 2>에서 알 수 있듯이, 사법적 책임이 귀속된 사람들은 주로 중하위 직이었다. 한국화약은 다소 고위직까지 처벌 대상에 포함되었는데, 이는 민심 악화를 고려한 것이었다. 한국화약 사장은 구속되기 전 모든 책임이 자신에게 있으며, 한국화약의 국가 헌납은 생각해 본 적이 없다고 매듭을 지었다.²⁶⁾ 이 가운데 사법 처리된 사람은 7명이었으나, 재판이 진행되면서 대부분 감형되었다. 호송원은 10년형을 선고받고 복역했다. 2년여가 지난 뒤 그의 부인이 철도인 유족들을 찾아와 석방탄원서에 날인해줄 것을 애원하여 16명의 유족들 가운데 13~14명이 이를 수락했다. 석방탄원서는 1979년 12월 21일 대통령에게 제출되었다. 그 덕분인지 호송원은 조기에 석방되었다.

청와대 대변인은 19일 이리시를 방문하여 복구 및 구호와 역 주변 정화사업비로 130억 원을 책정했고, 대통령의 재가를 받았다고 발표했다. 국회는 26일 제2차 추경예산안 50억 원을 통과시켰다. 한국화약은 정부에 90억 원을 납부하기로 하고, 현금 10억 원을 선납했다. 그러나 잔금의 납부 절차와 방법에 대해서는 구체적으로 언급하지 않았고, 돈의 성격을 두고 논란이 벌어졌다. 즉 한국화약 회장의 사재에서 보상하는 것인가, 아니면 한국화약 법인에서 보상하는 것인가 하는 것이었다.²⁷⁾ 사법적 처벌을 면한 한국화약 회장으로서 상응하는 무엇인가를 제시해야 했는데, 경영권 포기 혹은 국가 헌납 등이 공론화되었다. 국무총리가 11월 18일 국회 예결위위원회에서 화약류 제조업을 국영화하는 방안을 검토하겠다고 밝힌 것이 주목되었다.²⁸⁾ 그러나 시간이 흐르면서 사고의 책임은 유아무야되었고, 후속조치의 성격은 모호해졌다. 한국화약은 90억 원을 3년에 걸쳐 납

26) 『전북일보』, “신현기 한국화약 사장 구속 직전 일문일답.” 1977. 11. 19.

27) 『전북일보』, “사고 책임 이행은 당연.” 1977. 11. 24.

28) 『전북일보』, “화약 제조 국영화 검토.” 1977. 11. 19.

부함으로써 책임을 다했다고 생각했다. 한국화약은 1993년 3월에 회사 법 인명을 (주)한화로 변경했다.

2) 희생자의 유해 수습과 장례

폭발사고는 천천히 혹은 일정한 시간을 두고 진행되는 만성적 재앙이 아닌 갑자기 찾아오는 재앙이다. 그러므로 재앙에 대한 대비와 적응의 기회가 없이 한순간에 패닉 상태에 접어들게 된다(Sofsky, 2007, 21). 이리역 폭발사고에서도 일시에 사상자가 대거 발생했다. 사상자는 시간이 흐를수록 증가했다. 언론이 처음 발표한 사상자와 최종 집계된 사상자는 2배가량 차이가 있었다. 사상자의 규모를 제대로 확인할 수 없었던 것은 광범위한 공간에서 피해자가 발생했기 때문이었다. 또한 이들이 인접한 도시와 지역의 의료기관들로 이송되었고, 의료기관으로 이송 혹은 방문하지 않은 사람들도 상당했기 때문이었다.

희생자의 문제에서 주목할 점은 사고 당일 밤 현장에 군대가 긴급 투입되었고, 주요 현장과 피해 발생 장소들을 엄격히 통제했다는 점이다.²⁹⁾ 군인들은 이리역과 창인동 소재 집창촌은 물론 상가들이 들어선 일대에도 민간인의 접근 차단선을 설치했다. 차단선 내에서는 군인, 경찰, 예비군, 민방위대원 등이 동원되어 희생자의 구조와 이송 그리고 응급복구가 이루어졌다. 이는 재난 현장에서 흔히 볼 수 있는 광경인데, 군대의 주도성이 두드러졌다는 것이 특징이었다. 이러한 활동은 사고 현장의 위험성, 원활한 구조와 복구 작업, 도난 방지 등의 측면에서 보면, 긍정적이었다. 날이 밝고 통행금지가 해제되자, 밤을 지새운 상인과 거주민이 몰려들었다. 이들은 자신의 상가와 주거지에 들어가 피해 상태를 확인하고 귀중품과 애장품 등을 수거하려 했다. 그러나 군인이 출입을 통제했고, 그로 인해 크

²⁹⁾ 『조선일보』, “이리서 사상 최대 폭발 참사.” 1977. 11. 12.

고 작은 갈등이 일어났다.³⁰⁾

이와 같은 엄격한 현장 통제는 온갖 소문과 유언비어를 야기했다.³¹⁾ 가장 파장이 컸던 소문은 사상자, 특히 사망자의 규모였다. 엄청난 규모의 폭발음과 피해 현장을 목격한 시민들에게 이것은 자연스러운 궁금증이었다. 희생자의 규모는 2017년 개최된 제40주년 추모행사에서도 언급될 만큼 확실하지 않은 측면들이 있었다. 부상자들은 밤사이 인근 도시의 병원들과 그나마 피해가 적은 시내의 병원들로 이송되었고, 급파된 의료인들로부터 치료를 받았다. 반면, 희생자 유해들은 사고 현장 혹은 인근에 있었다. 유해들은 이리역전파출소 앞에 있기도 했고, 가족이 관리하고 있는 경우도 있었으며, 인접한 병원들에도 있었다. 얼마 후 희생자의 유해가 보건소로 집결되었는데, 모두가 이송된 것은 아니었다.³²⁾ 사고수습대책본부는 사고가 발생한 지 만 이틀도 되지 않은 13일 오전에 이리역 광장에서 합동장례식을 개최할 계획이라고 발표했다. 보상에 관한 어떠한 기준과 대안도 결정되지 않은 상태에서 신속히 장례를 치르려 했던 것이다.³³⁾ 하지만 처음과 달리 합동위령제는 15일 남성초등학교 운동장에서 개최되었다. 수습대책본부가 14일 사망자 보상비 지급 기준을 발표하고 나서 합동위령제가 열린 것이다. 합동위령제의 제단에는 56위의 위패가 놓였는데,³⁴⁾ 희생자가 제대로 파악된 것인지 의문을 갖게 하는 사건도 발생했다.³⁵⁾ 그래서인지 오늘날에도 사상자의 규모에 대한 신뢰와 기억이 혼란

30) 2016. 3. 8. 조규박 면담. 당시 그는 이리역 앞에서 약국을 운영했다.

31) 합동수사반은 폭발사고에 대한 조사 진행 결과를 기자에게도 알리지 않았고, 현장 출입도 통제했다. 『조선일보』, “폭음에서 복구까지 ... 본사취재반의 현지방담.” 1977. 11. 15.

32) 사망자의 안치 현황은 보건소 24구, 역 구내 7구, 병원 6구, 기타 22구였다(전라북도 1978, 29). 기타는 가족과 함께 있거나 위치가 불분명함을 의미한다고 볼 수 있다

33) 사망자 보상비 지급 기준은 11월 14일에, 건물피해 보상 기준은 11월 19일에 마련되었다.

34) 『동아일보』, “합동위령제 엄수.” 1977. 11. 15. 전라북도(1978, 77)에는 59명의 합동위령제가 있었다고 기록되어 있는데, 이는 언론의 보도와 일치하지 않는다.

스러운 양상을 보이고 있다.

철도인 희생자의 유해 수습 과정도 소문들의 진원지였다. 이리역 외부에서 발생한 사망자의 주요 사인은 건물의 붕괴로 인한 압사 혹은 외부의 물리력에 의한 충격이었으나, 유해가 크게 훼손된 사례가 많지는 않았다. 반면 철도인 희생자의 경우는 상황이 완전히 달랐다. 철도인 사망자는 총 16명으로, 폭발한 화차의 진화작업에 투입되었던 검수원 7명과 기관(조)사 4명, 입환원, 선로반원 등이었다. 이들의 유해는 소속 부서에 따라 별도의 장소에 안치되었다. 기관(조)사는 그나마 유해가 덜 훼손되었으나, 검수원들은 14일에도 겨우 한 명의 유해를 발견한 상태였다.³⁶⁾ 철도 근무자와 군인 등이 유해 수습에 나섰으나, 산화한 유해를 찾기란 난감할 수밖에 없었다. 이때 유해를 발견하지 못하면, 순직자로 인정받을 수 없다는 소문이 돌았다. 그러자 유가족들이 유해를 찾아 현장을 헤매었고, 어찌다 발견된 유해의 일부를 두고 서로 남편의 유해라고 주장하는 긴장과 갈등이 발생하기도 했다.

사고수습대책본부는 유가족의 희망에 따라 시립묘지를 제공할 것임을 밝혔으나, 희생자의 유해 대부분은 가족과 친족 등에 의해 각각 안장되었다. 일반인 피해자 유족들은 유대 관계를 형성할 여유도 없었고, 긴급조치 제9호로 인해 모임을 갖는 것이 통제받는 시국이어서 유족회를 결성할 엄두를 내지 못했다. 철도인은 순직으로 인정되었다고 해도 당시의 법률로는 현충원에 안장될 자격이 주어지지 않았다. 검수원들의 경우는 11월 16

35) 실종자로 파악되어 합동위령제 제단에 위패가 놓여있던 남창초등학교 4학년 학생이 나타난 것이다. 『경향신문』, “위패 앞의 생환.” 1977. 11. 16. 인명 피해에 대한 최종 발표가 이루어진 것은 11월 26일이었다.

36) 전라북도(1978, 270)에는 11월 13일 ‘순직 철도원 합동영결식’을 거행한 것으로 기록했으나, 이는 기관(조사)사의 영결식이었다. 왜냐하면 14일에도 대다수 검수원들의 유해가 발굴되지 않았기 때문이다. 검수원의 합동위령제는 11월 16일 순천객화차사무소 이리분소 앞에서 개최되었다. 『경향신문』, “산화 7인의 철도원 영결식 엄수.” 1977. 11. 16.

일 화장되었는데, 유해를 거의 수습하지 못했으므로 단순히 장례절차를 따른 것과 다름이 없었다. 이들의 위패는 추후에 충북 옥천군 소재 순직 철도원 위령원에 봉안되었다.³⁷⁾ 반면 철도인 희생자의 경우에는 유족회가 결성되었다. 철도인이라는 정체성, 유해 발굴 과정에서의 유대관계, 단순 피해자가 아닌 순직으로 예우되었던 점 등이 유족회를 결성하게 된 주요 요인들로 작용했다.

3) 재난복구의 논리

폭발사고로 인한 재난의 복구는 이원적으로 진행되었다. 이리역 구내는 교통부와 철도청이, 외부는 전라북도와 이리시가 구성한 사고수습대책본부가 복구를 주관했다. ‘신속한 사고 수습과 현장 복구’는 공공과 민간을 막론하고 공통된 인식이었다. ‘현장이 없어진 사고였고, 원인 규명을 위한 어떤 절차와 행동도 실행되지 않았지만, 응급복구가 시작되었다. 사고수습대책본부는 군사작전의 관점에서 피해복구를 주관하고 있었다. 이를테면, 백서의 응급구호와 복구에 관한 부분에서 “비보를 접한 일선 지휘관들은 동요되지 않고 침착하였다”라고 기록한 것이 단적 예라고 할 수 있다(전라북도 1978, 55).

피해복구가 선행된 곳은 이리역 구내였다. 응급복구의 초점은 열차 운송이 신속하게 재개되는데 필수적이었던 철로를 복구하는 것이었다. 그런데 이리역이 보유한 복구 장비는 망실되어 사용할 수 없었다. 이리역을 관할하는 순천지방철도청은 크레인 2대를 비롯해 장비와 인력을 긴급 투입하여 자정께부터 복구 작업에 들어갔다.³⁸⁾ 이후 대전역 등에서도 철도

³⁷⁾ 2017. 11. 6. 오양수 면담. 그는 ‘이리역 폭발사고 희생자 추모사업회’ 운영국장(30주년)을 역임했다.

³⁸⁾ 『전북일보』, “이리역서 폭발물 대참사.” 1977. 11. 12.

복구 장비들이 속속 도착했다. 철도인의 유해들이 산화 및 산개되었다는 점을 알고 있었으나, 철로 복구가 급선무였다. 그리하여 대통령이 헬기로 이리시에 도착하고, 지사로부터 보고를 받기 시작한 12일 오전 10시 17분에 호남선이 재개통되었다. 이후의 복구 작업은 지연되었다. 유해 발굴과 사고 원인의 규명이 병행되었기 때문이다. 그리하여 11월 14일 오후의 복구율은 약 20%였고, 7개의 본선 가운데 3개선이 긴급 복구되어 여객열차 위주로 간신히 통과했다.³⁹⁾

이리역 외부의 복구를 주관한 사고수습대책본부는 11월 11일 밤 10시 40분경 이리시 시장실에서 구성되었다. 참석자는 전라북도 지사, 중앙정보부 전북지부장, 도 경찰국장, 검사장, 510보안대장, 이리시장, 제35사단장, 제7공수여단장 등이었다. 이들은 ‘민심 안정’을 위해 몇 가지 방안들을 결정했다. 그것은 다섯 가지로 정리되는데, 새마을부녀회를 동원하고 이리시 소재 삼양라면 공장의 지원을 받아 이리역 앞 등에서 음식을 제공할 것, 날이 밝기 전에 거리를 청소할 것, 사망자와 부상자 명단과 상태를 파악할 것, 군부대 천막 등을 동원하여 이재민의 거처를 마련할 것, 빠른 시간 내에 전기시설을 복구할 것 등이었다(황인성 2002, 309~310).

모임을 산화한 지 얼마 되지 않은 12일 새벽 2시경 청와대는 전라북도에 대통령의 현지 시찰 계획을 통보했다. 도지사는 만반의 대비를 지시하고, 전주로 돌아갔다. 밤사이 이리역 일대에는 군대와 군 장비 등이 동원되어 도로의 잔해들을 정리 및 청소했다. 사고수습대책본부는 이러한 조치를 취한 이유에 대해 날이 밝아 시민들이 사고 현장의 잔해를 보고 불안해하거나 재건 의지를 상실하지 않도록 하기 위함이라고 했다(이리시사편찬위원회 1980, 922). 하지만 응급복구가 대통령의 현장 방문 통보로 인해 촉진되었음을 부정하기 어렵다.

³⁹⁾ 『경향신문』, “위험고충건물.” 1977. 11. 15.

대통령이 탑승한 헬기는 사고 현장의 상공을 몇 차례 순회한 후 오전 10시경 이리수출공단 조성을 위해 터를 닦은 부지에 착륙했다. 이리시청 광장을 가득 채우고 있던 언론사의 승용차를 비롯해 모든 차량은 청사 외부로 이동되었다. 도지사는 군화를 신고 전투를 지휘하는 것과 흡사한 모습으로 대통령을 맞았다. 도지사는 이리시청에서 사고 원인과 피해 상황 그리고 세 가지 복구 방안을 보고했다. 첫째, 피해 상황을 일일이 조사하여 보상한다는 것은 현실적으로 어려우므로 세대 당 배상금을 일괄 지급하고, 전파된 가옥의 주민들은 천막촌에 수용한 후, 가급적 빨리 아파트를 건설하여 수용한다. 둘째, 파괴된 도시는 별도 계획에 따라 차제에 완전한 신시가지로 건설한다. 셋째, 도시 발전과 이재민 구호 및 취업을 위한 장기대책으로 새로운 공업단지 50만 평을 조성하고 고속도로 진입 IC를 건설한다는 것이었다(황인성 2002, 312~313).⁴⁰⁾

여기에서 주목할 점은 이리역 폭발사고를 근거로 새로운 도시계획을 추진한다는 것과 산업시설, 즉 공단과 교통망을 조성 및 정비한다는 것이었다. 이것은 이른바 ‘새 이리 건설’ 의제와 담론의 요체였다. 그런데 이러한 생각은 지방정부만 갖고 있었던 것은 아니었다. 시민들도 정교화 되지는 않았지만, 12일부터 ‘새 이리 건설’론을 언급하고 있었다.

“이번 참사가 가슴 아픈 일이긴 하지만 이 비극을 침체된 이리시가 발전할 수 있는 전화위복의 계기로 삼을 수 있을 것”이라고 용기를 북돋우었다. 그는 윤락가의 판자 집 등 오랜 전부터 재개발 지역으로 지정해 놓고도 아직 손을 못 대었던 곳을 과감히 정리하는 등 새로운 이리시로 발돋움할 수 있는 도시계획을 이 기회에 짜야 할 것이라고 강조했다.⁴¹⁾

40) 언론은 대통령의 사고 현장 시찰 과정과 결과를 달리 보도했다. 대통령이 이재민의 가옥 대책과 생계 지원 그리고 피해복구 등을 지시했고, 도지사의 보고를 받고 폭발 사고 피해지역에 대해 재개발사업 추진을 신속하게 진행하라고 했다는 것이었다. 『조선일보』, “가옥 복구 치료에 최대의 지원하라.” 1977. 11. 13.

새 이리 건설의 첫 번째 대상이 된 곳은 최대 피해지인 창인동 일대였다. 그 가운데에서도 가장 많은 피해가 발생했던 집창촌에 초점이 맞추어졌다. 집창촌은 일제강점기에 형성되었고, 해방과 전쟁을 거치면서 번창했다. 집창촌이 형성된 부지의 상당부분은 철도청 소유였다. 전라북도와 이리시가 이 일대의 건물을 철거하려고 수차례 시도했으나, 번번이 무산되었던 곳이었다. 집창촌 내부는 미로와 같았다. 이곳에 4백여 가구에 6백여 세대가 거주하고 있었다고 하지만, 얼마나 많은 사람들이 거주했는지는 알지 못했다.⁴²⁾ 집창촌은 철골 및 시멘트 구조물과 고층 건물이 거의 없었고, 부실하고 조악한 무허가 목조 건물이 대부분이었다. 이곳에서 인명 피해가 발생한 주된 이유는 이러한 건조 환경에 기인한 측면이 컸다. 날이 밝으면서 파손된 집창촌의 생생한 모습이 드러났다. 당시를 촬영한 사진들이 말해주고 있듯이, 온전한 건물을 찾아보기 어려웠으나, 이들은 이곳을 떠나지 못한 채 전전궁궁했다. 그들의 다수는 가족이 유명을 달리했거나 부상을 당한 상태였다.

철거 작업은 대통령의 현지 시찰 다음 날부터 시작되었다. 공병대가 집창촌으로 진입하자 거주민들은 격렬히 항의했다. 이들은 자신의 거주지에서 소유물을 제대로 수습하지 못한 상태였으며, 철거가 강행될 경우 거처가 불투명하고 미래가 암울한 사람들이었다. 건물의 피해상태에 대한 조사도 제대로 이루어지지 않았고, 법적으로 보상을 요구하기도 근거가 부족했다. 이들의 항의로 철거작업이 지연되자 제7공수 특전여단의 병력이 투입되었다. 그리고 공병대 건설 장비인 페이로다가 건물 잔해를 덤프차에 실었다. 비록 철도청 부지에 불법으로 건축한 건물에서 생활했다고 할지라도 시민들의 재산과 귀중품 그리고 애장품들이 있었을 터인데, 새 이리

41) 『조선일보』, “참극을 새 이리건설의 계기로 밟새워.” 1977. 11. 13.

42) 『전북일보』, “신홍도시 건설 박차.” 1977. 11. 17.

건설이라는 명분을 앞세워 군인을 투입해 철거를 강행했다고 할 수 있다.

한편에서는 구호품이나 자원봉사 그리고 각종 노력 동원을 매개로 한 ‘동포애’와 ‘총화’론이 설파되었다. 동포애는 매년 연말에 각종 성금을 모금할 때, 재난으로 이재민 구호를 위해 모금할 때, 빈번하게 동원 및 적용되었던 슬로건이어서 익숙했다. 그렇지만 ‘총화’론은 여태 등장하지 않았던 피해복구 논리였다. 피해복구에서 ‘총화’론을 전면에 내세웠던 것은 총력안보태세 확립을 위해 국민총화와 총화단결이 중시되던 시대였기 때문이다(허은 2016, 13). 총화는 이견이나 개인의 이해를 부인하거나 부차화하고, 전체의 이익을 우선하고 앞세우는 유신시대의 대표적인 정치담론이자 대중동원 논리였다.

5. 맺음말

2017년은 이리역 폭발사고가 일어난 지 40주년이 되는 해이다. 총 30.28톤의 화약류를 탑재한 화차의 폭발로 인해 사망자가 59명(철도인 16명 포함), 중상자가 185명, 경상자가 1,158명 총 1,402명의 희생자가 발생했으며, 1,674세대의 7,873명의 이재민이 생겨났다. 또한 건물은 전파가 118동, 반파가 708동, 소파가 6,042동이었고, 민간시설물 233건이 파괴되었다. 이 폭발사고 이후에는 일상생활공간에서 세간의 초미의 관심을 모은 화약류의 폭발은 재발하지 않았다. 그럼에도 불구하고 폭발사고가 발생하면, 으레 이리역을 떠올리는 것은 사회적 충격과 트라우마가 존속되고 있기 때문일 터이다.

이리역 폭발사고를 계기로 재난관리에 대한 정치·사회적 관심이 비등했지만, 그 효과는 일시적이었다. 법률의 불비와 낡은 제도 그리고 관행과 인식을 변화시키는 단초를 마련하고, 안전한 사회로 진입할 수 있는 전환점이 되지 못한 것이다. 안전 불감증과 재난관리 체제의 문제점은 1995년

에 발생한 상품백화점 붕괴사고와 2003년에 발생한 대구지하철 화재사고의 수습 및 복구 과정 등에서도 거의 그대로 재연되었다(홍성태 외 2006; 최상천 2003). 그 밖의 각종 사회재난들에서도 유사한 문제들이 반복되었지만, 교훈과 개선의 성과는 미흡했고, 그 결과 세월호 사건을 비롯해 참사들이 연발했다.

이리역 폭발사고는 1970년대 후반 한국의 사회재난에 대한 인식과 대응 그리고 피해복구의 논리가 무엇이었는가를 잘 보여주는 사건이라고 할 수 있다. 이 시기 사회재난에 대한 관점과 대응은 전쟁의 상흔과 압축적 근대화의 관행 속에서 작동하고 있었고, 군사주의 문화가 확산 및 우위를 점하고 주도하면서 거침없이 관철되었다. 그래서 시민들은 별다른 의심 없이 폭발사고를 전쟁의 발발과 폭격으로 인지했으며, 국가는 오열(五列) 혹은 사회 부적응자에 의한 테러, 사주, 범행을 색출하는 것에서 사회 안전을 확보하려 했다. 정부의 합동조사단이 시민사회는 물론 언론과도 소통을 등한시 하고, 수사관의 시선으로 상처를 입은 지역민을 탐색하고 조사했던 것은 시대상을 잘 보여주는 것이라고 할 수 있다.

폭발사고의 원인에 대한 윤곽이 드러나면서 의제는 책임과 처벌로 이동했다. 합동조사단은 구조와 조직 그리고 제도의 측면보다는 개인의 과실에서, 말단 관료의 부패에서, 어쩔 수 없는 관행에서 책임 소재를 찾았다. 정부와 기업이 일시 책임을 회피하거나 전가하는 현상을 보이기도 했으나, 위계적 힘 관계와 조율을 통해 곧 평정되었다. 이러한 논리는 희생자의 유해 수습과 장례에서도 재연되었다. 위령제에서는 희생자를 추모하는 미사어구가 범람했으나, 이는 유해의 수습 및 장례 과정과 표리부동 그 자체였다. 희생자들은 재난관리의 민낯을 보여주고 있는 혼란스러운 현장에서 정리되어야 할 잔해였고, 신속한 수습과 민심 안정을 위해하는 정신적 장애 요인으로 간주되는 측면이 컸다. 피해복구는 마치 군사작전을 하듯 이루어졌다. 다양한 인적 자원들이 피해복구에 참여 혹은 동원되

었으나, 실질적인 주체는 군대였다고 해도 과언이 아니었다. 대통령의 현지 방문을 기점으로 그 수준과 방법은 한결 강력하게 적용되었고, 속도를 높였다. '총화의 기적'은 사회의 약자와 소수자를 재건의 타깃으로 삼았으며, 피해복구는 머터가 제기했던 '재난 불평등'이 무엇인가를 잘 입증해주었다. 또한 피해복구와 개발 담론이 절묘하게 혼재되고 융화되어 적용되었으며, 오늘날에도 이는 상당한 지지기반을 갖고 있는 것으로 판단된다.

이리역 폭발사고는 유신시대에 발생했던 사회재난 가운데 가장 피해가 컸던 사건이었다. 이 사고는 어느 시기보다 강력한 군사문화와 권위주의가 팽배하던 사회에서 일어났다. 강력한 통치력을 바탕으로 사회재난 발생에 따른 책임론의 예각을 봉쇄했으며, 무오류의 국가, 자애로운 지도자, 지혜롭고 합리적인 관료, 충심과 복종하는 국민의 상을 주조하는데 활용했다. 통제와 신속 그리고 총화에 입각한 사회재난의 대응으로 인해 개인들의 경험과 기억 그리고 사유는 오랫동안 억압되었다. 그로 인해 수면 아래에서는 각종 소문과 의구심이 양산되었으며, 40년이 흐른 오늘날에도 불연 듯 분출되고 있다. 재난관리의 화려한 성과와 치적을 상찬했지만, 한국의 재난관리 역사에서 이리역 폭발사고의 교훈과 학습의 성과를 발견하기 어려운 것은 이러한 이유들에서 기인한 것 아닌가 판단된다.

(접수 2017.10.10. 심사완료 2017.10.30. 게재확정 2017.11.27.)

참고문헌

- 416세월호참사 작가기록단 재난참사기억프로젝트팀. 2017. 『재난을 묻다』. 서해문
집.
- 김남중. 2004. 『기찻길 옆 동네』. 창작과 비평사.
- 김덕재. 1977. 「이리역 폭발사고로 인한 건물의 피해조사」. 『대한건축학회지』.
21(79). 12-19.
- 김성철 편. 2015. 『재난과 평화』. 아카넷.
- 김행신. 2006. 『박정희와 유신체제』. 선인.
- 김호경. 2017. 『삼남극장』. 비단숲.
- 노진철. 2009. 『불확실성 시대의 위험사회학』. 한울.
- 성기환 외. 2009. 『재난관리 자원봉사자의 임파워먼트』. 대영문화사.
- 손정목. 2004. 「이리역 가스폭발 사고」. 『도시문제』. 39(422). 121-136.
- 양영성. 1978. 「이리역 화약폭발사고 현장의 답사보고」. 『대한건축학회지』. 22(81).
52-55.
- 오창현. 2001. 『유신체제와 현대 한국정치』. 오름.
- 유해정. 2017. 「남영호 참사와 문화적 외상」. 『시민사회와 엔지오』. 15(1). 291-327.
- 유현정 외. 2009. 『재난을 바라보는 다섯 가지 시선』. 대영문화사.
- 이강원. 2017. 『재난과 살다』. 서울대학교출판문화원.
- 이동훈. 1999. 『위기관리의 사회학』. 집문당.
- 이리시사편찬위원회. 1980. 『이리시사』.
- 이리시사편찬위원회. 1989. 『이리시사』.
- 이상훈. 2015. 「한신대지진과 동일본대지진의 재건논리」. 『슬픈 일본과 ‘공생’의
상상력』. 논형. 41-58.
- 이승훈. 2009. 「현대 사회의 위험과 위험 관리」. 『현대사회와 문화』. 29. 61-86.
- 이영희. 2014. 「재난 관리, 재난 거버넌스, 재난 시티즌십」. 『경제와 사회』. 104. 한
울. 56-80.
- 이재열 외. 2005. 『한국사회의 위험구조 변화』. 정보통신정책연구원.

- 이재열. 1998. 「대형사고와 위험 : 일상화된 비정상」. 『사상』. 가을호. 180-199.
- 이재열. 2003. 「대구지하철 참사와 안전부재 사회의 대책」. 『과학사상』. 여름호. 139-156.
- 이재은. 2009. 「한국 재난과 재난관리의 문제」. 『지식의 지평』. 7. 121-144.
- 익산시사편찬위원회. 2001. 『익산시사』. 상권.
- 임현진 외. 2005. 『한국사회의 위험과 안전』. 서울대학교출판부.
- 전라북도. 1978. 『총화의 기적』.
- 정지범 · 이재열 편저. 2009. 『재난에 강한 사회시스템 구축 : 복원력과 사회적 자본』. 법문사.
- 조석현. 2016. 『재난관리론』. 화수목.
- 진실 · 화해를위한과거사정리위원회. 2010. 「이리역 미군 폭격 사건」. 『2010년 상반기 조사보고서』. 655-726.
- 최상천. 2003. 「국가안보에서 사람안보로」. 『인물과 사상』. 4월호. 16-25.
- 허 은. 2016. 「불신의 시대, 일상의 저항에서 희망을 일구다」. 『한국현대 생활문화사 1970년대』. 창비. 11-31.
- 허 진. 1978. 「이리역 폭발사고에 대한 폭발공학적 고찰」. 『대한건축학회지』. 22(83). 35-39.
- 홍성태 외. 2006. 『삼풍사고 10년 교훈과 과제』. 보문당.
- 홍성태. 2011. 「붕괴 사고와 사고 사회」. 『사건으로 한국 사회 읽기』. 이학사. 391-420.
- 홍성태. 2007. 『대한민국 위험사회』. 당대.
- 황인성. 2002. 『나의 짧은 한국 기행』. 황씨중앙총친회.
- Alexander, David. 2005. "An Interpretation of disaster in Terms of Changes in Culture, Society and International Relations." *What is a Disaster?* Xlibris Corporation.
- Beck, Ulrich. 1986. *Risikogesellschaft: Auf dem Weg in eine andere Moderne*. Suhrkamp Verlag.
- 홍성태. 2006. 『위험사회 : 새로운 근대(성)을 향하여』. 새물결.
- Mutter, John C. 2015. *The Disaster Profiteers*. St. Martin's Press. 장상미 역. 2016.

『재난 불평등』. 동녘.

Sofsky, Wolfgang. 2005. *Das Prinzip Sicherheit*. S. Fischer Verlag, GmbH. 이한우 역.

2007. 『안전의 원칙』. 푸른숲.

Trouillot, Michel Rolph. 1995. *Silencing the Past: Power and the Prosuotion of History*. Greenbee Publishing Co. 김명혜 역 2011. 『과거 침묵시키기』. 그린비.

The Logic of Recognition and Recovery of Social
Disasters in the late 1970s
- Focused on 'Iri Station Explosion' -

Yang, Ya Ki · Jung, Ho Gi

Disaster is a subject that should not be overlooked in consideration of human history. Humanity has made great efforts to cope with and overcome disasters, but faces more diverse and greater risks. Disasters can be classified into natural disasters and social disasters, this study focuses on the social disaster caused by the explosion.

The object of this study is 'Iri station explosion accident' which happened on November 11, 1977. In this study, we have identified how social disasters were perceived in the late 1970s, and how disaster recovery was achieved by any logic. The memory of the Korean War played an important role in the early recognition of the Iri station explosion accident. The scars of war misunderstood the explosion as bombing and were deep enough to leave the evacuation. 'Security' and 'anti-communism' have had an impact even after some identification of explosives as the cause of the explosion.

The cause of the explosion was focused more on the individual's negligence and corruption of the practitioner than on the structural aspect. Based on this, the responsibility for the explosion and the boundary of punishment were determined, and the corporation had a considerable financial burden. The victim's corpse handling and funeral were driven with rigorous field control and emergency recovery. As a result, some doubts

were not fully resolved. The restoration of the accident scene was carried out like a military operation, and it was embodied as 'new Iri construction'. The recognition and response logic of this social disaster shows that it is very different to today.

Key-word: Late 1970s, Iri Station, Explosion Accident, Social Disaster, Recovery