

운세프로그램 적용을 통한 건설현장  
사고예방 시스템 구축  
Establishing Accident prevention  
of Construction Site applying Life fortune

강 용 탁\*

Yong Tag GANG\*

1. 서 론

동서고금을 막론하고 인간은 늘 사고위험에 노출되어있다. 옛날에는 천재지변이 사고의 주원인 이었으나, 현대에 이르러서는 천재지변으로 인한 사고는 줄어들고, 문명의 현대화로 인한 인재에 의한 사고가 주류를 이루고 있다.

건설현장도 대형화, 초고층화 등의 영향으로 예년에 비해 중대사고의 위험이 더욱더 노출이 심화되고 있으며, 2006년도 한 해에 발생한 사망자수가 무려 632명에 달 한다. 이 수치는 우리나라 전체산업재해 사망자수의 25.72%를 차지하고 있으며 최근 몇 년간의 재해자수를 비교해 보아도 크게 개선되지 않고 있는 모습을 볼 수 있다.(도표 1참조)

사망사고 1건당 직·간접손실비용을 포함해서 약 12억3천만원 이라는 막대한 비용이 손실되는 결과를 초래하고 있다. 우리나라를 포함해서 전 세계적으로 이런 한 건설업계에서 발생하는 산업재해를 줄이고자 정부기관의 주도하에 각종제도 및 연구가 이루어지고 있으며 재해통계에 의한 원인분석과 대책, 법률 강화, 교육, 홍보 등의 노력을 하고 있다. 그러나 건설현장에서 발생하는 산업사고는 인간의 과오 및 실수에 의해서 발생하기 때문에 동양학에서도 실용 과학적 측면이 강한 음양오행론을 근간으로 하는 사주명리학적 접근을 통하여 산업재해의 원인분석과 그 대책을 연구해보는 것도 필요하다고 본다.

사주는 특히, 우리민족의 삶과는 밀접한 연관을 가지고 있다. 우리는 일상적으로 四柱八字라는 말을 사용한다. 즉 “팔자가 좋다”, “팔자가기구하다”, “모든 것이 팔자소관이다” 등등의 말을 사용한다. 이러한 예들은 사주팔자라는 말이 우리들의 생활 속의 한 부분이 되었음을 의미하는 것이라 할 수 있다. 사주팔자는 天干의 四字와 地支의 四字를 합친 것을 말한다.

\* 삼성물산 건설부문

<도표 1> 건설업 재해통계 조사표(한국산업안전보건공단 제공)



즉, 사주팔자는 생년, 생월, 생일, 생시의 네 기둥 속에 음양과오행을 가지고 있어 그것으로 그 사람의 성격과 인격, 재능, 기술, 부모, 형제의 길흉을 판단할 수 있다는 것이다.<sup>1)</sup>

또한, 최근에는 사주명리학을 이용한 다양한 주제의 연구가 활발히 이루어지고 있으며 발표되고 있다. 이를 되짚어보면 사주명리학이라는 분야를 하나의 학문으로 인식할 것을 하고 계속 연구할 가치가 있다고 생각되어 진다.

본 연구에서는 사주명리학적 접근을 통해 건설현장에서 발생하는 사고와 운세와의 연관성을 도출하고 이를 통해 건설현장에서도 적용 가능한 사고예방프로그램을 제시하고자 한다.

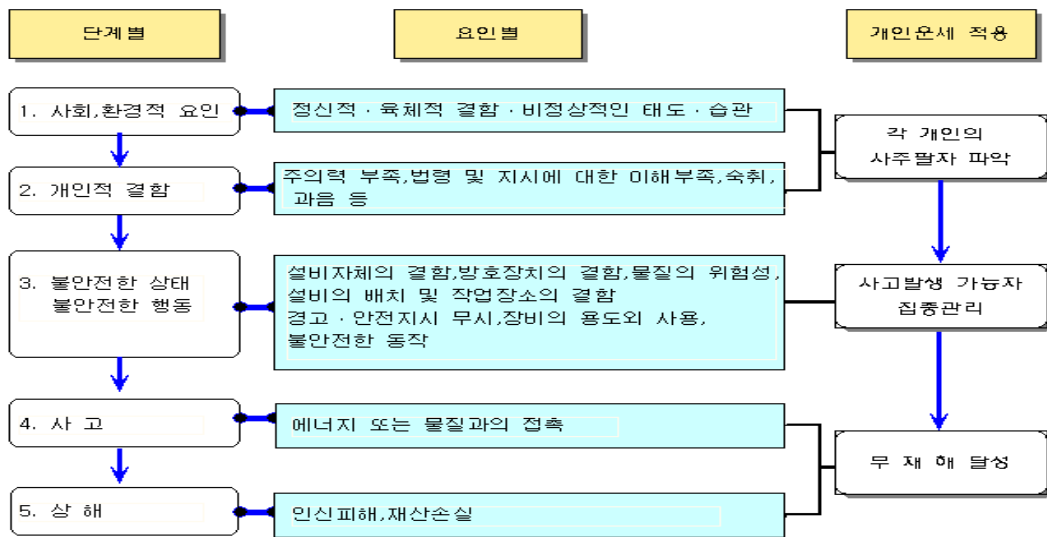
## 2. 건설현장의 사고와 운세와의 연관성 도출

### 2.1 운세와 사고의 연관성 접근이론

하인리히(Heinrich)의 사고연쇄성 이론에 근로자 개인 운세와의 접목을 통해 재해예방 가능성을 제시 하였다. 아래의 그림1과 같이 사고의 직접적인 원인은 불안정한 행동 및 상태 이므로 이를 막지 못하면 재해를 줄일 수 없으며, 또 그 배후에 있는 사회 환경적 원인이나 인간적 결함을 확실히 파악하여 관리하지 않으면 재해를 근절할 수 없다.

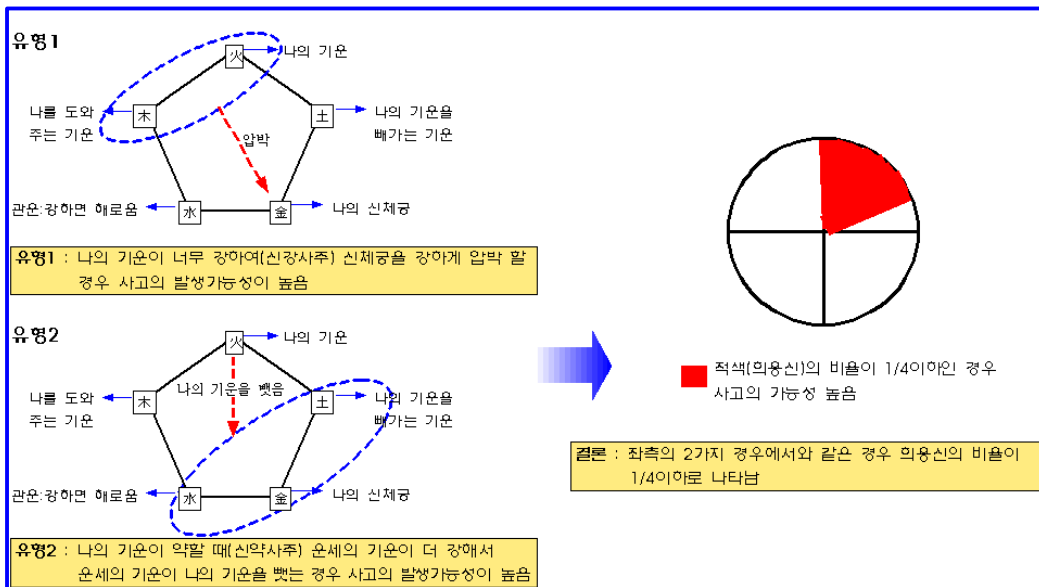
여기에서 개인적 결함 및 유전적/사회 환경적 요인이 각 개인의 타고난 운명 즉 사주팔자에 의해 선천적인 작용을 미친다고 볼 수 있으며 이 부분에 운세 프로그램을 활용하여 운세가 좋지 못한 근로자에게는 고소위험작업 배제 및 일상작업으로 전환하는 등의 조치를 위함으로써 근로자에게 심리적 안정 및 예정을 표시함으로써 근로자의 불안정한 행동으로 인한 사고를 사전에 예방 할 수 있을 것이다.

1) 박계림, “四柱와 職業과의 關係研究”(석사학위 논문, 원광대학교 대학원 2005), P.9



<그림 1> 사고연쇄성 이론과 운세와의 비교

## 2.2 사고사례를 통한 운세프로그램 신뢰도 검증



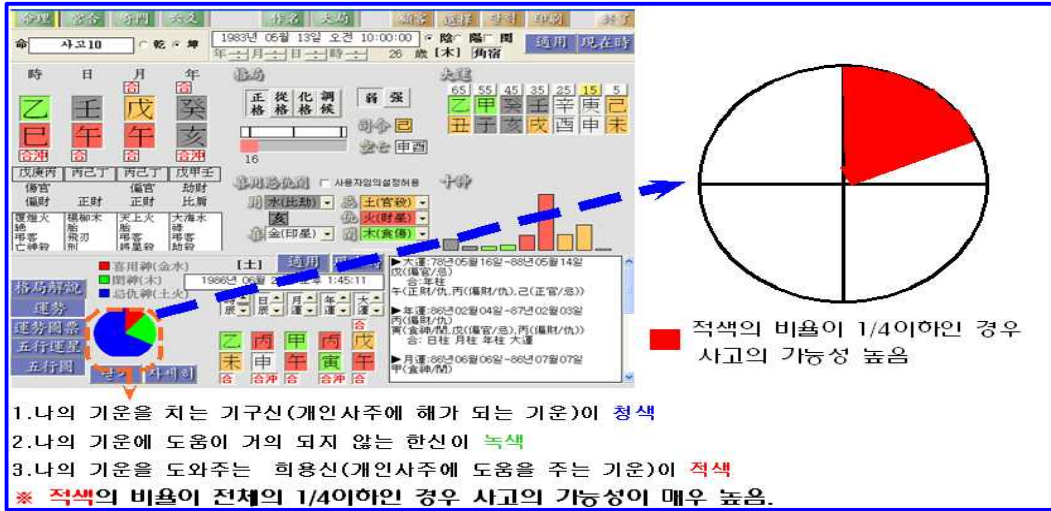
<그림 2> 음양오행설에 근거한 개념도

### 2.2.1 운세프로그램의 이론적 개념

<그림 2>에 보는바와 같이 운세프로그램의 개념은 사주명리학에서 사용하고 있는 음양오행설의 개념을 바탕으로 하고 있다.

### 2.2.2 운세프로그램 해석방법

운세프로그램에 개인의 생년월일시를 입력 후 아래의 그림과 같이 개인의 사주를 확인함.















<그림 3> 운세프로그램 해석 예시

### 2.2.3 교통사고사례를 통한 신뢰도 확인

NO.	생년월일시(음력)	사고일시(양력)	사고유형	성	과실관계
1	박 1983. 5. 13. 巳時생	1986. 6. 21. 오후1~2시	사망	여	피해자
2	김 1975. 1. 9. 申時생	2002. 4. 4. 오전8시30분경	4주	남	피해자
3	홍 1987. 12. 15. 巳時생	2002. 4. 7. 오후10시30분경	輕微	여	피해자
4	박 1942. 12. 27. 辰時생	1992. 10. 4. 오후6시경	대물	여	가해자
5	민 1959. 9. 4. 子時생	2001. 10. 22. 오전11시45분경	대물	남	가해자
6	임 1968. 1. 4. 卯時생	1999. 3. 20. 오전8시45분	4주	여	가족
7	김 1994. 5. 17. 午時생	1999. 3. 20. 오전8시45분	3주	여	가족
8	최 1984. 7. 14. 未時생	1998. 8. 13. 오후6시경	4주	남	피해자
9	전 1967. 3. 14. 申時생	1993. 8. 25. 오후6시경	4주	남	피해자
10	전 1957. 8. 12. 未時생	1996. 3. 30. 오후1시경	3주	여	피해자
11	김 1959. 10. 5. 子時생	1999. 11. 20. 오후3시20분경	3주	남	피해자
12	김 1967. 12. 22. 申時생	2000. 4. 21. 오전6시50분경	3주	남	피해자

<그림 4> 교통사고 실례조사표<sup>2)</sup>

2) 박효순, “교통사고 일진의 명리학적 분석”(석사학위 논문 원광대 동양학 대학원 2002) 국문초록 pp. 20~25








구분	운세프로그램 해석 결과					
교통 사고 사례 (12건)						
	실례1	실례2	실례3	실례4	실례5	실례6
						
	실례7	실례8	실례9	실례10	실례11	실례12
분석 결과	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 상기의 결과에서 보듯이 나의 기운을 도와주는 <b>희용신</b>이 실례11을 제외하고 모두 1/4이하임을 확인 할 수 있음.</li> <li>- 실례11은 피해자의 사주보다는 동승자 사주의 흉운에 의해 발생한 사고임.</li> <li>- 총 12건의 실례 중 11건의 실례에서 정확성을 나타냄(<b>신뢰도 : 91.6%</b>)</li> </ul>					

<그림 5> 교통사고사례 운세프로그램 해석결과

### 2.2.4 건설현장 중대재해를 통한 신뢰도 확인(00건설 사고사례 참조)

NO.	성명	주민번호	재해일	재해시간	사고유형
1	최00	660419-*****	2004.12.18	08시	추락
2	이00	610221-*****	2005.06.08	18시30분	추락
3	노0	780522-*****	2005.07.01	10시20분	낙하
4	이00	731104-*****	2005.11.12	22시30분	장비전복
5	김00	770217-*****	2004.09.15	11시30분	추락
6	강00	660808-*****	2004.09.15	11시54분	추락
7	이00	6104011-*****	2007.11.14	10시40분	추락
8	윤00	5911051-*****	2007.10.09	17시30분	전도
9	최00	5002011-*****	2007.08.28	16시	추락
10	이00	6211011-*****	2006.07.20	17시20분	추락

구분	사주풀이 해석 결과				
중대재해					
	사례1	사례2	사례3	사례4	사례5
					
	사례6	사례7	사례8	사례9	사례10

□ 결 과(정확도:70%)  
 총 10명의 중대재해 대상자를 대상으로 사주풀이 결과 **7명의 사주풀이에서 희용신이 1/4이하로 나타남**

<그림 6> 건설현장 중대재해 운세프로그램 해석결과

### 2.2.5 건설현장 아차사고를 통한 신뢰도 확인(00건설 000현장 사례)

NO.	구 분	피재자 생년월일시(음/양)	사고일시(양력)	성 별	사고유형
1	아차사고	1955. 2. 20(음) 19시	2007. 12. 27 10시경	남	추 락
2		1957. 3. 5(양) 15시	2008. 1. 21 13시경	남	화 재
3		1961. 4. 5.(양) 14시	2008. 1. 26 18시	남	협 착
4		1960. 3. 11(양) 19시경	2008. 1. 28 10시	남	협 착
5		1956. 12. 5(양) 14시10분	2008. 1. 29 13시30분	남	추 락

구 분	사주품이 해석 결과				
사고 사례 (7건)					
	실례1	실례2	실례3	실례4	실례5
분석 결과	- 상기의 결과에서처럼 나를 도와주는 <b>의용신</b> 이 실례1을 제외하고 강하게(1/4이상) 작용하는 경우 불안정한 행동에 의해 자칫 중대재해로 연결 될 수 있지만 아차사고 사례로 끝나는 것을 볼 수 있음( <b>신뢰도 : 80%</b> )				

<그림 7> 건설현장 아차사고 운세프로그램 해석결과

### 2.3 건설현장의 사고와 운세와의 연관성 확인

상기에서 보여준 자료와 같이 실제로 발생한 사고사례를 통한 운세프로그램 적용 시 약 70% ~ 91.6%의 신뢰도를 보이고 있으며 결과적으로는 사고와 운세와의 관계에서 연관성이 있다는 것을 확인할 수 있으며 또한, 건설현장에서 발생하는 일반적인 산업재해의 경우 불안정한 행동에 의한 사고가 88%에 이른다고 하인리히(Heinrich)의 사고연쇄성 이론에서 밝히고 있다.

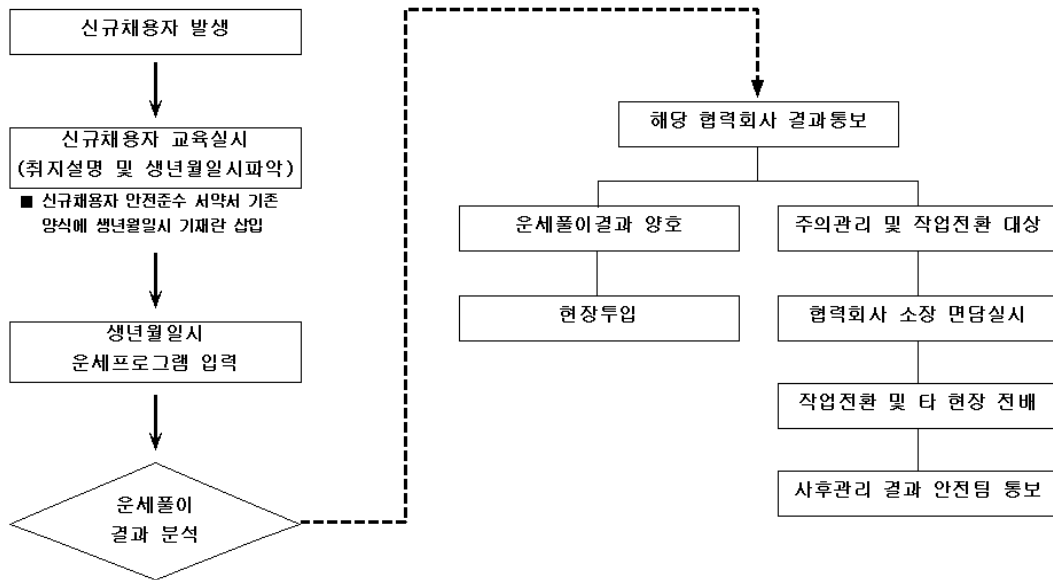
이러한 상관관계를 종합해보면 인간이 주체가 되어 작업 중 발생하는 과오 및 실수에 의한 사고를 사전에 운세프로그램을 활용하여 근로자에게 애정표현 및 심리적인 안정을 통해 사고를 예방하는 하나의 대안이 될 수 있을 것이라고 생각되어 진다.

## 3. 운세프로그램의 건설현장 적용모델 제시

### 3.1 운세프로그램의 적용 목적

사주명리학을 이용한 운세프로그램을 건설현장 에서도 적용 가능한 절차를 수립하여 향후 운세프로그램 적용에 관심이 있는 공사 관계자에게 유용한 자료가 될 수 있도록 운세프로그램 적용절차 및 사후 관리방안 등을 제시하고자 한다.

### 3.2 운세프로그램의 적용 업무 Flow



#### 3.2.1 위험작업 대상 및 작업 전환 기준

운세풀이 결과 운세가 좋지 못한 근로자에게는 협력회사 면담을 통해 위험작업 배제 및 일상작업으로 전환하는 등의 조치를 취함.

##### 1) 위험작업 기준 및 대상

- 각종 작업대(고소작업대, B/T비계, 말비계, 사다리 등) 및 비계상부에서 이루어지는 작업
- 가설비계, 거푸집 동바리 설치/해체 작업
- 장비를 이용한 양중/하역 작업
- 높이 2m이상의 위험고소 작업
- 단부 및 바닥 개구부 주변 작업
- 안전 사각지역 작업
  - ▷ 천장상부 작업 및 엘리베이터 기계실 및 내부 작업
  - ▷ 풍도내부 작업 및 기타 육안으로 확인하기 어려운 장소에서의 작업
- 외부로프 및 곤도라 작업
- 기타 상기작업외 사고의 위험성이 높은 작업(현장협의)

상기의 위험작업 대상은 일반적인 오피스 건물 건설현장을 기준으로 선정 하였으며 기타 유형의 건설현장에서는 각각의 현장 여건에 맞게 위험작업 대상을 선정함.

##### 2) 작업전환 기준

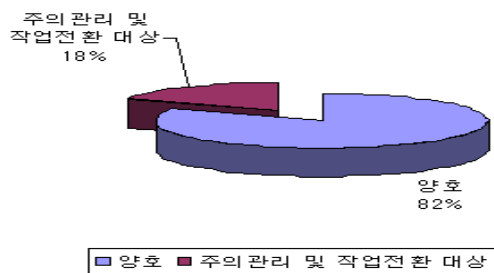
NO.	위험작업	작업전환	비 고
1	- 각종 작업대(고소작업대, B/T비계, 말비계, 사다리 등) 및 비계 상부에서 이루어지는 작업	- 작업대 및 비계 상부 작업 지양 및 하부에서 작업보조	
2	- 가설비계, 거푸집 동바리 설치/해체 작업	- 작업장내 관계자외 출입금지 조치 등의 통제 업무 - 주변 자재 정리정돈	
3	- 장비를 이용한 양중/하역 작업	- 작업반경내 접근금지 조치 등의 신호수 업무	
4	- 높이 2m이상의 고소작업(보, 형틀, 철골, 트레이 등 설치 작업)	- 하부에서 이루어지는 구조물 조립작업으로 전환	
5	- 바닥 및 단부 개구부 주변작업	- 개구부 주변작업 원칙적으로 투입금지 - 정리정돈 위주의 작업으로 전환	
6	- 안전사각 지역 작업	- 안전사각지역에 대한 작업금지(야침 TBM시간 등 활용 작업 투입인원 확인)	
7	- 외부로프 및 곤도라 작업	- 작업장내 관계자외 출입금지 조치 등의 통제 업무	
8	- 기타 상기 작업외 사고의 위험성이 높은 작업(현장협의)	- 정리정돈 위주의 작업으로 전환	

### 3.3 운세프로그램의 적용 결과

2008년 5월 13일 00건설 000현장의 일반 근로자를 대상으로 운세프로그램을 적용한 결과 총 조사자110명 중 자신의 태어난 시(時)까지 정확하게 기록한 66명 중 약 82% 해당하는 54명이 양호한 결과가 나왔으며 약 18%에 해당하는 12명은 주의관리 및 작업 전환 대상으로 선정됨.

<도표 2> 운세프로그램 적용결과

합 계	양 호	주의관리 및 작업전환 대상	비 고
66명	54명	12명	



#### 3.3.1 주의관리 및 작업 전환 대상자 사후관리

아래의 그림과 같이 운세가 좋지 못한 근로자를 대상으로 각 협력회사 면담 후 작업전환 기준에 의거 작업전환을 실시하였으며 일부 운세프로그램에 부정적인 근로자에 대해서는 본인 의사에 따라 타 현장으로 전배 조치함.



NO.	협력회사	성명	생년월일	태어난시	사주풀이 결과	사후관리	
						기존작업	작업전환
1	△△△	0 0 0	1973. 12. 16	오전12시		사무직	"
2	△△△	0 0 0	1975. 10. 25	오전2시		사무직	"
3	◇◇◇	0 0 0	1949. 2. 20	오후8시		배관공 보조	창고정리
4	◇◇◇	0 0 0	1955. 11. 8	오전8시		배관공	배관제단작업 (고소작업제외)
5	◎◎◎	0 0 0	1958. 9. 24	오전12시		배관공	타 현장 전배
6	◎◎◎	0 0 0	1973. 10. 3	오전8시		배관공	배관제단작업 (고소작업제외)
7	◎◎◎	0 0 0	1954. 4. 8	오후12시		배관공	타 현장 전배
8	※※※	0 0 0	1969. 3. 13	오후12시		외부마감 (커튼월)	타 현장 전배
9	▣▣▣	0 0 0	1951. 5. 18	오후12시		철골공	장비신호수
10	◎◎◎	0 0 0	1961. 12. 12	오전8시		용접공	화재 감시자
11	◎◎◎	0 0 0	1962. 7. 19	오전10시		형틀목공	바닥구조물 조립 (고소작업제외)
12	◎◎◎	0 0 0	196. 6. 10	오전6시		토목공	장비신호수

<그림8> 주의관리 및 작업 전환 대상자 사후관리 리스트

#### 4. 운세프로그램 적용결과 확인 및 고찰

- 1) 적용대상자 총 66명을 대상으로 현장 종료시점인 2008년 12월 까지 추적 관리한 결과 단, 한건의 안전사고 및 아차사고도 발생하지 않음.
- 2) 조사 대상자 중 본인의 생년월일시를 정확히 모르고 있는 근로자가 전체 대상자 중 약 40%를 차지함.
- 3) 본 연구에 대해 부정적인 견해를 가지고 있는 근로자가 부정확한 자료를 제공하는 경우 전체적인 신뢰도가 감소되는 경우가 발생 할 수 있다.
- 4) 운세 결과에 따라 좋지 못한 근로자에 대해서는 협력회사 소장 면담 강화 등을 통해 근로자 개개인의 삶을 개선해 나갈 수 있는 마음자세를 갖도록 하는 것이 필요하다.

#### 5. 결 론

- 1) 건설업에서는 2006년도 한해 발생한 사망자수가 무려 632명에 달한다. 이 수치는 우리나라 전체 산업재해 사망자 수의 25.72%를 차지하고 있다. 이러한 인명피해를 조금이라도 줄이고자 하는 방법의 일환으로 사주명리학에 근거한 운세프로그램을 건설 현장에 적용함으로써 사고의 발생 가능성을 조금이나마 낮추고자 하는데 의미가 있다.
- 2) 운세프로그램을 건설현장에 적용하기 위해서는 운세나 사주팔자 등에 대한 잘못된 선입견으로 인해 부정적인 견해를 가지고 있는 근로자에 대한 사전관리가 필요하다.

3) 운세 프로그램의 활용도 증대 및 정착을 위해서는 근로자에게 개개인의 사주내용을 긍정적인 시각에서 긍정적인 사고를 갖도록 지속적인 교육 및 홍보가 반드시 필요하다고 보이며 객관적이고 체계적인 자료를 바탕으로 향후 신뢰도 향상에 노력을 해야 할 것이다.

## 6. 참 고 문 헌

- [1] 박계림, “四柱와 職業과의 關係研究”(석사학위 논문, 원광대학교 대학원 2005), pp.9
- [2] 조용헌, 강호동양학(중앙일보. 2003. 9. 19)
- [3] 정국용, “性格特性的 豫測을 위한 四柱命理學에 관한 研究”(박사학위 논문 동의대 대학원 2004)
- [4] 박효순, “교통사고 일진의 명리학적 분석”(석사학위 논문 원광대 동양학 대학원 2002) 국문초록
- [5] Yong Tag GANG, Ki Sang SON & Chang Eun KIM, “Preventing Accidents at Construction Sites by means of a Worker’s Astrology Forecast”