

일제시대 군산 지역사회의 비행장 건설 여론 형성 과정

박진홍*

논문접수일: 2019. 11. 7. 심사개시일: 2019. 11. 10. 게재확정일: 2019. 11. 21.

목 차

- | | |
|---|---------------|
| 1. 머리말 | 5. 군산비행장의 건설과 |
| 2. 군산지역의 항공산업에 대한 관심과
여론의 형성 | ‘육군집중비행장’ |
| 3. 1920년대 군산비행장 건설에 대한
논의와 주변지역과의 경쟁 | 6. 결 론 |
| 4. 장항비행학교 건설 논의와 확정 | 참고문헌 |
| | <Abstract> |

국문초록

비행장 건설에 대한 군산시 여론은 본래 민간의 항공산업에 대한 관심에서 시작되었다. 군산의 항공산업에 대한 여론은 1910년대 비행에 대한 관심에서 시작되어 1920년대 본격적인 비행장 건설 논의로 이어졌고 군산 지역의 후지간척지에 비행장 건설이 결정되었다. 이런 분위기 속에서 1930년대 군산 인근인 장항에서도 비행학교 설립이 논의되어 군산비행학교와 장항비행장 건설로 이어졌다. 그러나 초창기부터 비행장 건설 논의에는 결정과정에서 일본 육군과 관련되어 있었다. 군산에서 1920년대 비행장 건설 논의가 시작된 계기는 일본 내 군부대의 이전이었고, 1930년대 비행학교 건설 결정에는 ‘군산국방연구회’ 등 군부가 지역 주민 합의를 통해 참여하는 모습을 확인할 수 있다. 군산비행장 건설은 군산 지역의 유지들을 중심으로 항공산업을 통한 지방도시 번영책으로 환영받았지만, 일본이 침략전쟁을 확대하는 과정에서 군산비행장은 민항기의 이용 목적보다는 군사시설로서의 목적이 강화되어 나갔다. 그 결과 1930년대 건설된 군산비행장은 민간의 기대와는 달

* 고려대학교 한국사학과 박사과정 수료, E-mail: khadelic@empas.com

리 군사적 용도로 이용되었다.

주제어 : 일본어신문, 군산, 비행장, 항공산업, 군산비행장, 군산비행학교, 장항비행장, 지방변영책, 후지간척지, 일본육군

1. 머리말

동력비행의 발명과 함께 시작된 항공산업은 인류의 공간을 하늘로 확장하였고, 20세기 가장 빠르게 성장하는 분야 중 하나였다. 1903년 12월 17일 윌버 라이트와 오빌 라이트(Wilbur&Orville Wright)가 제작한 비행기가 처음으로 동력비행에 성공한 이래, 항공기의 성능과 비행기술은 빠르게 발전했다. 1908년 미국인 커티스(Glenn Curtiss)는 1km 넘게 비행하는 데 성공했고, 1909년 프랑스인 블레리오(Louis C. J. Blériot)가 비행기로 영국 해협을 건너는 데 성공했다. 이처럼 빠르게 발전하는 항공기와 비행기술로 인해 항공산업은 20세기 가장 관심을 모으는 분야로 성장했다.

일본에 의해 식민지가 되었던 조선에서도 비행기와 항공산업은 많은 관심을 받는 분야였다. 비행사들의 조선방문비행, 특히 1922년 안창남의 고국방문비행은 조선에서 큰 주목을 모았고, 비행사는 수많은 조선 청년들이 꿈꾸는 대상이 되었다. 처음에는 비행기라는 구경거리에 주목했던 대중들도 점차 항공산업이 가진 가능성을 알게 되면서 비행기, 조종사, 항공설비 등 항공산업의 기반에 대해서 관심을 확대시켜 나갔다. 여기서 개인이나 민간에서 쉽게 접근할 수 없는 것이 공항과 비행장 등 항공설비 분야였는데, 특히 공항 혹은 비행장의 건설은 중앙정부(일제시대 당시에는 총독부)의 계획과 허가와 함께 지역사회의 동의가 필요했다. 따라서 항공사에 대한 연구에서 기술적 발전 뿐만 아니라 지역사회에서 항공산업을 어떻게 인식하고 받아들였는지에 대한 연구 역시 필요하다.

최근 한국사 분야에서 항공산업에 대한 관심은 어느 정도 성과를 내고 있으나, 항공산업의 기반시설인 ‘비행장’에 대한 연구는 아직 거의 없다. 특히 근대 지역사회에서 항공산업과 비행장을 어떻게 인식하고 이에 대해 어떻게 대응했는지에 대한 연구는 시도된 적이 없었다. 최근 근대 한국 항공산업의 역사에 대해서는 주로 민족운동의 관점에서 안창남, 권기옥 등 임시정부 내 ‘공군’의 설립과 관련되거나 특정한 인물을 중심으로 하는 분야에서 일정한 성과를 보

이고 있다.¹⁾ 그러나 민족운동을 중심으로 하는 연구는 주로 비행사 개인이나 임시정부의 비행사 양성에 중심을 두고 있어, 조선이 아닌 중국에 설립된 비행학교에 대한 연구가 중심이 되었다. 이 때문에 실제 조선에서 비행장을 어떻게 건설하고 활용하였는 지에 대해서는 관심을 두지 않았다. 한편, 좀더 지역 비행장에 대해 집중적으로 다룬 연구는 일제시대 당시 설치된 비행장 등 군사시설에 대해 일본 측 문서와 현지답사를 통해 추적한 연구가 있다.²⁾ 전문적인 연구자는 아니지만 일본 제국주의를 비판하는 저널리즘의 관점에서 실제 일본 자료를 찾고 현지에서 그 흔적을 찾아내는 과정을 통해 지역 비행장의 일제시대 군사적 활용에 대해 본격적으로 추적한 연구로 볼 수 있다, 그러나 군산비행장처럼 항공산업에 관심을 둔 지역사회에서 적극적으로 비행장을 유치한 사례가 있었다는 사실에서, 지역 비행장의 설치과정과 연원에 대한 연구로는 보기 어렵다.

현재 지역 공항이자 미국의 군사시설 중 하나인 군산공항은 당시 대표적인 일본인 밀집지역이었던 군산에서 1920년대부터 비행장 건설에 대한 논의가 시작된 이후 건설되었다. 여기서 주목할 점은 당시 지역 비행장이 ‘지방변영책’의 하나로 인식되었다는 점과 군산비행장이 건설이 결정되는 과정에서 인근 지역과의 유치경쟁을 신문을 통해 확인할 수 있다는 사실이다. 군산비행장의 연원과 설치과정을 확인하기 위해서는 1910년대 조선 각지에서 ‘비행대회’가 시작되었던 시기로 거슬러 올라가 이 시기의 신문기사를 통해 군산비행장에 대한 민간의 인식을 확인할 필요가 있다. 그리고 이러한 민간의 인식에서 군산비행장 건설이 논의되기 시작한 1920년대로 확장시켜 군산비행장의 역사를 검토하고자 한다.

이 글에서는 당시의 신문기사를 통하여 군산 지역의 항공산업에 대한 관심과 비행장 건설 과정을 확인하고, 시기적 순서에 따라 크게 네 단계로 나누어 서술하고자 한다. 우선 식민지 조선에 처음으로 비행기가 등장한 1910년대 당시 군산 지역의 비행에 대한 관심과 지역 여론에 대해 서술한다. 다음으로 1920년대 실제로 군산에서 비행장 건설과 적합성 논의 속에서 비행장 건설에 대한 여론이 형성되는 과정에 대해서 다룬다. 그리고 동시기 군산 인근지역이었던 장항의 비행학교 건설에 대한 논의에 대해 서술한다. 마지막으로 1930년대 실제로 건설된 군산비행장과 그 용도를 알아보하고자 한다.

당시 군산비행장 논의와 관련된 주요 자료로 『조선신문(朝鮮新聞)』, 『부산일보(釜山日報)』, 『매일신보(每日申報)』, 『동아일보(東亞日報)』, 『조선일보(朝鮮

1) 홍선표, 2015, 『대한민국 임시정부의 공군 건설 계획과 추진』, 『군사』97; 최은진, 2016, 『일제강점기 안창남의 항공독립운동』, 『한국독립운동사연구』55.

2) 이완희, 2014, 『한반도는 일제의 군사요새였다』, 나남.

日報)』 등 당시의 신문을 통해 지역사회의 인식과 여론을 확인하겠다. 『조선신문』은 1908~1942년 한국에서 일본인이 발행한 일본어 일간 신문으로, 인천 일본인 거류지에서 창간되었지만 1919년 경성으로 본사를 이전하여 경제·실업 등뿐만 아니라 일반 시사까지도 다루는 ‘종합지’의 성격을 가진 신문이었다. 『부산일보』는 부산일보는 1907년 10월 창간되어 부산 지역의 일본인들이 발행한 신문이었는데, 지역신문이었지만 당시 『경성일보(京城日報)』, 『조선신문』과 더불어 3대 일본어 신문으로 불릴 정도로 발간부수가 많고 영향력이 컸던 신문이었다. 『매일신보』는 대한제국시기 대표적인 항일언론이었던 『대한매일신보(大韓每日申報)』를 1910년 5월 통감부가 인수하여 한국병합 이후 『매일신보』로 변경하여 조선총독부의 기관지로 발간한 것이었다. 『동아일보』와 『조선일보』는 당시 조선인이 발간하는 대표적인 신문이었다. 이들 신문자료를 통해 군산 지역의 비행기 및 비행장에 대한 관심과 여론이 만들어지고 비행장 건설 논의가 구체화되는 과정을 찾아볼 수 있을 것이다. 인용문에서는 가독성을 위해서 당시 사용된 한글 원문을 현재의 문법으로 수정하여 인용한다. 또 일본에서 군산비행장을 군사적으로 이용한 상황과 목적을 확인하기 위해 현재 아시아역사자료센터(アジア歴史資料センター)에서 공개된 방위성 소장자료를 활용하고자 한다. 아시아역사자료센터에서 공개된 방위연구소(防衛研究所) 소장자료를 통해 1930년대 이후 군산비행장의 실제 건설과 구조, 활용내용 등을 확인할 수 있다. 이 연구가 지역적 관점에서 항공산업으로 대표되는 기술과 교통의 발전이 어떠한 관심을 받고 지역민들이 이를 어떻게 활용하고자 하였는지에 대한 연구의 단초가 되기를 희망한다.

2. 군산지역의 항공산업에 대한 관심과 여론의 형성

처음 비행기로 한반도 상공을 날았던 인물은 1913년 일본 해군중위 나라하라 산지(奈良原三次)였다. 나라하라의 비행은 일본 군부가 한국병합 3주년을 기념하고 일본의 과학기술을 자랑하기 위한 것으로, 배로 비행기를 수송하여 서울 용산의 조선군 연병장 상공을 비행했다. 2년 뒤 1915년에는 조선물산공진회(朝鮮物産共進會)를 기념하기 위해 일본 민간비행사 오자키(尾崎行輝)가 10월 1일부터 17일까지 용산 연병장에서 유료시승비행을 실시하여 구경꾼들로 인산인해를 이루었다.³⁾ 비록 이러한 비행은 단순한 구경거리였고 조선총독부가 조선인들에게 일본의 과학기술을 과시하기 위한 것이었을 뿐이었지만,

조선에서는 처음으로 비행에 대해 인식할 수 있는 기회였다.

1917년 5월에는 미국인 스미스(Art Smith)가 서울 여의도 비행장에서 비행대회를 열고 곡예비행을 보여 대중의 관심을 모았다. 스미스의 비행은 많은 조선인 청년들에게 비행사에 대한 꿈을 품게 하였고, 안창남 등 초기 한국인 비행사가 탄생하는 계기가 되었다.⁴⁾ 스미스는 서울에 한정하지 않고 군산에서도 9월 17일 부산일보사 주최로 비행대회를 개최하였다.⁵⁾ 이 비행대회를 통해 군산 지역의 주민들은 처음으로 비행기를 직접 접할 수 있는 기회를 가지게 되었다.

스미스의 비행대회는 당시 호남선이 지나가는 각지에서 관람단체가 조직될 정도로 인기를 모았다고 하며, 군산 지역에서 비행에 대한 인식을 높이는 데 중요한 사건이었다. 9월 17일 열린 비행대회는 호남선에서만 1만 5천 명의 사람들이 모이고 임시열차가 운행될 정도로 인기를 모았고, 이 비행대회를 주최했던 부산일보사 측에서도 “의외”라고 평가할 정도로 큰 성공을 거두었다.⁶⁾ 이후 부산일보사는 1930년 군산의 변천에 대한 기사를 게재하면서 이 비행대회를 자신들의 “위업”이라고 자축할 정도였으니, 당시의 비행대회가 군산 및 주변지역에서 큰 관심을 모았던 사실을 짐작할 수 있다.⁷⁾

비행대회에 대한 관심은 단지 일시적인 관심에서만 그치지 않는 것으로 보인다. 스미스의 비행대회 이후 한달 뒤, 『부산일보』는 다음과 같은 군산 지역의 기사를 게재하였다.

해당지역(當地)의 비행회원(飛行會員)은 나가오카 중장(長岡中將)⁸⁾의 강연석상에서 50명의 신청이 있었던 이래 계속하여 각 이사의 권

3) 임달연, 2001, 『한국항공우주사』, 한국항공대학교 출판부, 23-24쪽.

4) 임달연, 위의 책, 25쪽.

5) 『釜山日報』 1917.9.3 “群山 飛行大會”

6) 『釜山日報』 1917.9.11 “群山飛行前景氣”; 『釜山日報』 1917.9.16 “群山飛行會と湖南沿線”; 『釜山日報』 1917.9.22 “意外なりし群山飛行大會 (上)”; 『釜山日報』 1917.9.23 “意外なりし群山飛行大會 (下)”

7) 『釜山日報』 1930.10.22 “十五年前群山に飛行機を飛ばした釜山日報社の偉業”

8) 나가오카 가이시(長岡外史. 1858-1933). 일본 메이지, 다이쇼시대의 정치가이자 육군 군인으로, 1894년 청일전쟁에는 오시마 혼성여단 참모, 1904년 러일전쟁에는 대본영 육군부 참모차장으로 참가했다. 1909년 중장으로 진급한 뒤 1916년에 전역했다. 혼성 제9여단 참모 당시 ‘비행장치’ 연구에 군예산을 요청한 상신을 거절했는데, 라이트형제의 동력비행 성공 이후 이 거절을 후회하여 이후 1915년 국민비행협회(1918년 제국비행협회로 개편)를 창설하였다. 군무국장이었던 1909년 8월에는 초대 임시 군사기구 연구회의 회장을 겸임하는 등 일본군의 항공 분야의 초창기에 기여한 인물로 평가된다.

유에 따라 신인회원(新人會員)도 증가하였으며 이번 달 말까지에는 약 300명에 달하도록 모처럼 각 이사의 노력을 희망한다.⁹⁾

이들 ‘비행회원’이 어떤 활동을 했는지는 구체적으로 확인할 수는 없지만, 명칭대로라면 비행과 관련된 관심이 반영되어 이 회원들이 증가했을 것이다. 이는 군산에서 비행에 대한 관심이 높아졌던 사실을 확인할 수 있는 한 가지 사례이며, 시기적으로 보았을 때 스미스의 군산비행대회가 이러한 관심에 영향을 미쳤다.



〈그림 1〉 1917년 비행대회에서 스미스의 비행기를 배경으로 군산 관민과 유지들의 기념촬영
(『釜山日報』 1930.10.22)

군산비행대회에서 가장 주목할 점은 당시 대중의 비행에 대한 관심이지만, 또 하나 주목할 점은 한반도 남부에서 스미스의 비행대회가 개최된 지역이 서울(경성), 부산, 그리고 군산이었다는 사실이다. 서울에서 비행대회가 개최된 것은 당시에 조선의 수도로 ‘홍행’에 유리했기 때문이었다. 그러나 당시 지방 도시 중 부산, 군산이라는 두 도시에서만 비행대회가 개최되었던 이유는, 부산 일보사가 주최하는 비행대회는 일본인을 대상으로 이루어졌기 때문일 것이다. 일본어로 발행되는 『부산일보』의 주 독자층은 일본인이었고, 부산과 군산 두

9) 『釜山日報』 1917.10.13 “群山だより”

도시는 공통적으로 일본인 거주지가 밀집된 지역이었다. 또 하나의 공통점으로 지적할 수 있는 것은 부산과 군산이 항구도시라는 사실이다. 1910년대 당시 비행기는 기술의 한계로 장거리비행이 어려웠고, 비행 예정 지역으로 비행기로 직접 이동할 수 없어 철도나 항만 등으로 비행기를 운반하여 해당지역 근방에서 조립한 뒤 비행하였다. 따라서 운수에 편리하고 관객을 많이 모을 수 있는 지역이 이러한 구경거리로서의 비행에 유리했다.

이처럼 1910년대 조선 각지에서 비행기는 대중의 관심을 모았으며 조선인 비행사들이 탄생하는 계기가 되었다. 스미스의 비행을 본 안창남 등 많은 조선인 청년들이 일본에서 비행교육을 받고 비행사 자격을 받다 귀국하였으며, 1922년 안창남의 여의도 비행을 시작으로 1920년대 이들의 조국방문을 통해 조선 내에서 비행에 대한 관심은 더욱 높아졌다. 한편 조선총독부는 이들의 조국방문이 일본의 기술력을 과시할 수 있는 또 하나의 기회로 인식하고 이들을 후원하였다. 일본의 의도는 어찌되었거나 조선인 비행사들의 조국방문비행이 조선에서 큰 관심을 모았던 것은 분명했다.

군산부(群山府) 낭화정(浪花町) 김병선(金秉善)씨는 금번 우리 민족의 초유항공가(初有航空家)인 안창남(安昌男)군이 고국방문비행을 행함에 대하여 만분의 일이라도 그를 후원하기 위하여 특히 본월 1일부터 동말일까지 금연하고 매일 연초대(煙草代)로 20전씩을 저축하여 동정(同情)키로 하였다더라¹⁰⁾

이 기사를 통해 당시 군산의 조선인들에게도 비행에 대한 대중적 관심이 높아졌으며, 특히 안창남 등 조선인 비행사에 대한 자부심 역시 컸다는 사실을 확인할 수 있다. 비록 당시에는 비행이 어떤 실질적인 이익을 주는지 알 수 없었고 단지 신기한 구경거리에 불과했다고 하더라도, 대중들은 비행에 대하여 관심을 갖고 동경하는 마음을 키워 나갈 수 있었다.

1920년대에 들어서도 조선 각지에서 비행기를 대중에게 인지도시키기 위한 ‘모험비행’은 계속 되었다.¹¹⁾ 그러나 급속하게 발전하는 항공기술은 비행에 대한 관심을 점차 구경거리에서 상업적·군사적 활용성으로 확장하였고, 비행기의 생산과 조종사의 교육, 그리고 정기적으로 비행기가 이착륙할 수 있는 시

10) 『東亞日報』 1922.12.18 “金氏の 飛行家에 對한 同情”

11) 『朝鮮新聞』 1926.7.18 “冒險飛行は各地で舉行”

설인 비행장 건설 등 구체적인 산업의 형태를 갖추면서, 비행이 ‘항공산업’으로 인식되기 시작한 것이다.

조선에서의 항공산업에 대한 관심은 1924년 『매일신보(每日申報)』에 게재된 다음 기사를 통해서도 확인할 수 있다.

조선(朝鮮)의 지세(地勢)와 기상(氣像)의 상태는 항공(航空)에 적합하여 조선의 항공사업(航空事業)은 장래를 촉망하게 되는 바 항공기(航空機)의 용도는 더욱 다방면으로 사용되는 중에도 교통기관으로써 가장 중요한 지위를 점령하게 되었다. 항공기가 교통기관으로서 최대특징은 속력이 신속하여 교통거리를 단축함에 있는데 현재 런던(倫敦) 파리(巴里)간의 운송항공기는 한 시간에 평균 백마일(哩)의 속도를 낸다하며 그 다음으로 항공로(航空路)의 설비인데 이는 대체로 착륙장(着陸場) 관측통신설비(觀測通信設備) 항공조직(航空組織) 등의 나소 설비는 필요하나 육상(陸上) 교통과 같은 선로건설(線路建設)이나 해상(海上) 교통의 항만(港灣)시설과 같은 다대한 경비에 비교하면 극히 소액의 경비로 유지가 될 터이며 또 교통기관으로 가치를 인정함에 최초 근본적인 약점이라 하던 안전(安全)의 문제를 보더라도 항공리수에 대한 사고의 보임이 자동차(自動車)나 철도선박(鐵道船舶)보다 극히 적어서 런던 파리 간의 정기항공에 대하여 그 실적을 보면 최초 육주일간의 항공리수 이만칠천·마일’에 대하여 기관의 고장으로 착륙한 것이 한번에 불과하니 기선이나 기차의 그 반달 되던 최초 그 일으킨 사고는 실로 회상하기에도 두려울만치의 험하였던 것이다. 그러므로 교통이 정확함에 대한 이는 이상 정확한 것이 없으나 단지 천기가 불량한 때는 항공중지를 면치 못하나 이는 기술진보에 따라 점차 감소될 것이 명확한데 실례를 들어보더라도 이익운송항공기가 바람의 속도 백·마일’의 폭풍(暴風)이 부는 날에도 비행한 살레가 있는즉 정확하다는 점에는 선박에 비하여 결코 지지 아니 할 것이요 속도가 비상이속함에 비하여 그 동요가 적은 것도 선박에 비교할 안이니 타보지 아니 하고는 상상키 어려우나 그 상쾌한 것이 실로 비할 데 없는 것이며 또 다음으로는 운임(運賃) 문제인데 이는 다른 교통기관에 비교하여 저렴하다고 할 수 없으나 이로써 교통기관의 근본적 약점이라고는 볼 수 없는 것이며 그 중에 제일 유리한 것은 제일로 우편(郵便), 사진(寫眞), 증권(證券), 은행권(銀行

券), 활동사진의 ‘필름’ 여자 장신구(裝身具) 등으로써 그 중에 더 급속한 전달을 필요한다고 할 것은 고가의 물품들이니 그러므로 기술의 진보를 존신하는 동시에 항공기의 적재력(積載力)을 중대시킴이 필요한데 장차 조선의 항공로가 완성됨은 여러 가지 의미로 보아 반도의 크게 발전할 동기를 주리라더라.¹²⁾

위의 기사에서는 항공산업에 대해 당시의 육상과 해상교통과 비교하여 빠르고 비용이 적게 들어간다는 사실을 장점으로 지적하고 있다. 안전성에 대해서도 초창기 기선과 기차에 비해 사고가 적은 편이라며 옹호하고 있다. 유일한 약점은 기상으로 인해 비행이 중지될 수 있다는 사실 정도라며 항공산업에 대해 큰 기대를 보였다. 이러한 기사의 논조는 당시 급격하게 성장하고 있던 항공산업에 대한 낙관론과 조선도 이 항공산업에 서둘러 참여해야 한다는 당위론을 보여준다. 단 항공산업을 전개하기 위해서 ‘사전설비’가 필요한데, 이 설비로 착륙장과 관측통신설비, 그리고 항공조종을 들고 있다. 이러한 ‘사전설비’는 개인이나 기업에서 준비하기 어려운 것이었다. 항공산업의 유치와 발전을 위해서는 민간의 참여 뿐만 아니라 정부가 ‘사전설비’를 건설할 수 밖에 없었던 것이다.

항공산업에 대해 긍정적인 평가를 보여주는 기사에서도 알 수 있듯이 1920년대 항공산업에 대한 인식은 새로운 기술을 이용하여 발전가능성이 큰 투자 대상이었던 셈이다. 이와 함께 이 항공산업이 지방도시의 ‘번영책’이 될 수 있다는 인식이 생겨났다.¹³⁾ 일본에 대한 쌀수출항으로 발전했던 군산에서도 ‘항공기’라는 새로운 교통기관의 발전과 장래성에 주목하기 시작했다.

이처럼 1910년대와 20년대에 여러 비행사들의 조선 방문을 통해 조선 내에서 전반적으로 비행에 대한 관심이 고조되던 중에 군산에서도 비행기와 항공산업에 대한 관심이 높아졌다. 초창기 신기한 구경거리였던 비행은 1차대전을 전후하여 전세계적으로 이미 항공산업의 형태를 갖추기 시작했고, 조선에서도 1920년대를 넘어가면서 점차 현실적인 활용성과 상업성에 주목하였다. 이러한 분위기 속에서 군산에서는 지역유지들을 중심으로 군산이 항공산업에 참여하기를 기대하게 되었다. 이러한 인식과 노력은 군산에 정기적으로 비행기가 이착륙할 수 있는 시설 곧 비행장이 필요하다는 인식으로 확장되었고, 이는 점차 구체적인 비행장 건설 논의로 발전했다.

12) 『每日申報』 1924.8.16 “將來를 屬望하는 朝鮮의 航空路 : 조선에 항공로가 완성됨은 조선장래의 대발전을 의미”

13) 『朝鮮新聞』 1926.7.2 “大田に飛行場, 繁榮策として”

3. 1920년대 군산비행장 건설에 대한 논의와 주변지역과의 경쟁

항공기술의 발전은 점차 비행기의 비행거리를 늘려나가며 새로운 교통수단으로 부상시켰다. 각 지역을 연결시키는 비행항로가 개척되기 시작했고, 항공산업의 가능성은 대중에게 많은 관심을 받는 동시에 한편으로는 안전 등의 문제를 불렀다. 각국 정부는 항공산업의 조정과 안전 대책을 위해 항공기에 대한 기준과 안전수칙, 항공시설 등에 관련된 법안 및 국제규칙 제정에 대한 논의를 시작했다. 1919년 미국, 영국, 프랑스 등 26개국이 프랑스 파리에서 ‘파리국제항공조약’을 체결했고, 일본 역시 이에 대응하기 위해 육군성 산하에 ‘임시항공위원회’를 설치하였다. 일본에서도 ‘파리국제항공조약’에 기초를 둔 항공관련 법안이 ‘항공취체규칙(航空取締規則)’으로 논의되다가 1921년 4월 ‘항공법’으로 발표되었다.¹⁴⁾ 1920년 8월에는 ‘항공국’이 육군성 산하에 정식으로 설치되었다. 1924년에는 항공국을 체신성 산하로 이전하였다. 당시에 운수성(運輸省)이 있었는데도 체신성에서 항공관련 업무를 담당한 것은 당시 민항기의 주요 업무가 우편물 수송이었기 때문이다.

이에 따라 조선총독부에서도 1924년 체신국 산하에 ‘항공계’를 설치하고, 1916년 이후 조선군사령부에서 담당하고 있던 간이비행장 관할권을 항공계에서 담당하게 했다. 이후 서울 의도 비행장 등 7개 간이비행장에 필요한 시설과 예산은 조선총독부 체신국 항공계에서 담당하게 되었지만, 실질적인 운용 및 감독은 여전히 조선군 사령부에서 관할했다.¹⁵⁾ 일본의 항공법은 1921년 공포(公布)되었지만 그 시행은 1926년으로 논의되었고, 조선에서도 일본-조선-만주의 연락사정을 고려하여 1926년부터 시행하고자 하였다.¹⁶⁾ 항공법의 공포와 시행은 항공시설에 대한 기준이 정해지는 것이며, 동시에 기존 항공시설을 이 기준에 맞추어야 항공시설로 이용할 수 있다는 것을 의미했다.

언론에서 1920년대 초 군산의 항공시설과 항로에 대한 정보에 대해 추측할 수 있는 내용이 등장하는 것은 1922년 이시바시 가쓰로(石橋勝浪)의 비행 일정에 대한 기사이다.

14) 『東亞日報』 1921.3.18 “航空取締規則”

15) 임달연, 2001, 앞의 책, 61-62쪽.

16) 『東亞日報』 1926.8.11 “朝鮮에도 航空法實施 經費三萬圓計上”

민간일등비행사 이시바시 가쓰로(石橋勝浪)씨가 수상비행기로써 좌기(左記)와 같은 예정으로 다롄(大連)-도쿄 간에 대비행을 계획한다는 일은 일본항공계에서 신기록이 될 것인바, 이미 그 비행의 인가지령까지 나왔으므로 바로 제반준비를 착착 진행하는 중이며 후지착륙장(富士着陸場) 마이사카만(舞坂灣)에는 만일의 유감이 있을까하여 준비를 충분히 할 예정으로, 하마마쓰 헌병대(濱松憲兵隊)에서는 특히 수 명의 헌병을 파견하기로 작정하였고 항공국(航空局)에서는 특히 나카구치(中口) 대위(吉田)와 요시다 촉탁, 하야카와(早川) 기사 이하 열 명을 세 번으로 나누어 경계를 세밀히 할 터라는데, 이번 항행의 일정은 아래와 같더라.

▲6월3일 다롄(大連) 출발 인천(仁川) 도착 ▲3일 인천 출발 부산(釜山) 도착 ▲4일 부산 출발 후쿠오카(福岡) 도착 ▲7일 후쿠오카 도착 우지나(宇品) 도착 ▲8일 우지나 출발 나고야(名古屋) 도착 ▲10일 나고야 출발 도쿄(東京) 도착

◇수시착륙장(隨時着陸場)◇

신의주(新義州), 진남만(鎭南灣), 군산(群山), 목포(木浦), 쓰시마(對馬), 와카야마(和歌山), 가쓰우라(勝浦), 신구(新宮), 야마다(山田), 마이사카(舞坂)¹⁷⁾

당시 일본인 비행사 이시바시는 다롄-인천-부산-후쿠오카-우지나-나고야-도쿄로 이어지는 비행경로를 계획하고 있었다. 여기서 군산은 ‘수시착륙장’으로 등장한다. 당시에는 기술의 문제로 비행 중 문제가 발생할 가능성이 있었고, 이 경우 비상착륙을 할 수 있는 지역이 필요했다. 기사에서 나오는 ‘수시착륙장’이란 이러한 불시착을 할 수 있는 장소를 의미한다. 이를 통해 당시 군산은 정식으로 비행기가 이착륙할 공간(비행장)이 건설되지는 않았지만, 이 ‘수시착륙장’을 통해 비행기의 이착륙에 필요한 공간적 조건은 갖추고 있었던 사실을 확인할 수 있다. 하지만 군산의 지역 유지들은 국제항공산업에서 군산의 역할을 단지 ‘수시착륙장’ 수준에서 좀 더 중요한 위치에 두고 싶었던 것 같다.

17) 『毎日申報』 1922.3.24 “大連 朝鮮 東京間 大飛行, 6월 3일에 인천에 도착”

영국·프랑스·미국 3국의 세계일주비행에서 군산에서 영국기가 착륙 예정이었지만, 중도에 비행기를 변경했기 때문에 오후라 요네 키치(大倉米吉)씨¹⁸⁾는 이를 유감으로 여겨 프랑스기의 평양 착륙을 군산으로 회착(廻着)할 것을 요구하였고, 군산의 이름을 세계적인 기록에 남기기 위해 9일 미쓰토미 수양단간사(光富修養團幹事)를 통해 구니무네(國宗) 부윤(府尹)과 교섭하였다. 다행히 평양에서는 전부윤(前府尹) 미야다테(宮館)씨도 있었기 때문에 이를 전보로 의뢰하기로 하였지만, 확실히(愈々) 프랑스 비행의 군산 착륙을 할 수 있도록 오후라씨는 수양단 지부에서 크게 진력하고 있을 것이다.(군산)¹⁹⁾

당시 영국 비행기는 런던에서 동쪽으로 비행하여 다시 런던으로 돌아가는 세계일주비행을 계획하였는데, 본래 5월 5일에서 10일 사이에 상하이(上海)에서 출발하여 군산에 일시착륙하였다가 울산(蔚山)으로 갈 예정이었다. 같은 시기 프랑스는 프랑스 항공국 후원으로 프랑스-일본 간의 비행을 계획하고 4월 하순에 프랑스를 출발하여 베이징에서 신의주(新義州)를 거쳐 5월 12일에 평양에 착륙한 후 다음날 대구(大丘)를 지나 울산, 하마다(濱田), 오카야마(岡山)를 거쳐 오사카(大阪)에 도착할 예정이었다.²⁰⁾ 여기서 본래 영국 비행기가 군산에 착륙했다가 출발할 예정이 변경되자, 오후라 등 군산의 유지들이 영국 비행기 대신 프랑스 비행기를 군산에 착륙시켜 국제기록에 남기고자 했다. 여기서 오후라 등 군산의 유지들은 “군산의 이름을 세계적인 기록”으로 남기려는 노력은 지역적 자부심 때문이라고 생각할 수 있지만, 한편으로는 군산을 통과하는 국제항로를 국제적으로 인정받기 위한 ‘노력’이었다.

1924년 군산부에서 장덕창(張德昌)을 초청하여 선전비행을 한 것도 이러한 ‘노력’과 무관하지 않았을 것이다.

군산부(群山府) 주최로 오는 6월 중순에 일본항공연구회(日本航空

18) 일본의 실업가 오후라 기하치로(大倉喜八郎)의 차남으로, 1908년 오후라 농장(大倉農場) 경영을 위해 조선으로 건너왔다. 군산수도사(群山修道社)를 세워 고아를 구제하고, 군산중학교(群山中學校), 법원지청(法院支廳), 이리농림학교(裡里農林學校) 건설에 자금을 지원하는 등 공공사업에 투자하였으며, 1931년 6월 일본으로 귀국하자 군산 유지들이 군산공원에 그의 흉상을 건립하였다.(국사편찬위원회 한국사데이터베이스 한국근현대 인물자료 참고(<http://db.history.go.kr/item/level.do?itemId=im>, 2019.12.3 확인))

19) 『朝鮮新聞』 1924.5.11 “佛飛行機群山着陸運動”

20) 『東亞日報』 1924.5.3 “世界一周의 飛行機=朝鮮에 올 日字”

研究會) 비행기로 실업선전비행을 거행할 터라는데 비행사는 장덕창(張德昌)군을 청래(請來)할 터이며 군산공원 앞 해상이라는 바 각지방에서 많은(多數한) 관객이 내관(來觀)하리라고.²¹⁾

그러나 당시 군산이 다른 지역에 비해 비행기의 이착륙장에 문제가 있는 지역이었다는 의견도 있었던 것 같다. 조선신문사가 1925년 조선일주비행을 계획하고 이를 위해 이기연(李基演)을 파견하여 경성(京城)을 출발, 대전(大田), 금주(金州), 군산(群山), 광주(光州), 김천(金泉), 대구(大邱), 부산(釜山), 마산(馬山), 진주(晉州) 등으로 사전답사를 실시하였다. 이기연은 군산에 대해 “조석간만 때 문에 그 지역에 적당한 착륙지점을 선정할 수 없었다”는 의견을 제시했다.²²⁾

이기연은 안창남에 이어 조선방문비행을 했던 조선인 비행사로, 1926년 조선인으로서 처음으로 항공사인 경성항공사업사(京城航空事業社)를 세운 인물이었다. 이제까지 비행대회 등을 통해 군산에서 실제로 비행기의 이착륙이 가능한 것은 확인할 수 있었으므로, 군산이 비행기가 이착륙할 수 없는 지역이었던 것은 아닐 것이다. 그러나 이기연의 의견은 당시에는 군산의 조석간만의 차가 비행기의 이착륙에 불리한 환경으로 판단되는 경우도 있었다는 사실을 보여준다. 앞서 1924년 장덕창이 군산에서 비행했을 때는 수상비행기를 이용하여 군산공원 앞바다에서 이착륙한 적이 있었다.

그렇다면 군산에서 비행장 건설의 논의가 구체화되는 과정에서 비행장 후보지로 거론되던 곳은 어디였을까. 이 사실에 대해서는 1924년 10월 『조선신문』 기사를 통해 확인할 수 있다.

세계 항공로의 중요지점이며 또 남조선(南鮮) 지방 비행장으로 군산(群山) 교외 후지간척지(不二干拓地)가 가장 적당한 지역이라는 것은 앞으로 전문가의 조사로 결정되는 바이지만 도저히 그 필요토지의 제공이 인정되지 않는다면 당국에서는 제2의 후보지인 김제읍(金堤邑) 외의 토지를 선택하고 저번부터 비밀리에 조사중이었지만 비행대가 설치되는 초기(嚆)에는 당연히 1대대 단위 병력(一大隊位兵員)이 상치(常置)될 것이다. 게다가 당장 문제가 되고 있는 내지사단(內地師團) 이전(移設)의 초기에는 전라남북 양도의 후보지로 장래

21) 『時代日報』 1924.5.27 “群山：水上飛行計劃”

22) 『朝鮮新聞』 1925.2.25 “朝鮮一周飛行：着陸場視察”

군산·전주(全州)·이리(裡里)를 능가하는 대번영지가 될 것을 예상하여 해당 지역 재주민(在住民)은 다가올 새 김제를 그리며 몰래 득의양양하고 있다.²³⁾

『조선신문』은 1924년 10월 9일 두 기사를 통해 당시 군산 교외에 있는 ‘후지간척지(不二干拓地)’가 지방 비행장 후보라는 사실을 알렸다. 전문가 조사를 통해 후지간척지가 우선후보지로 선정되었지만 제2후보지로 김제(金堤)를 선정하여 비행장 건설을 위한 토지를 확보할 수 없을 경우엔 군산이 아니라 김제가 비행장 건설 후보지가 될 가능성도 언급하고 있다. 여기에 김제에 비행장이 건설된다면 “군산·전주(全州)·이리(裡里)를 능가하는 대번영지가 될 것을 예상”한다고 하여, 당시 항공산업의 기대효과와 장래유망성을 전달하기도 했다.

이 기사에서 군산의 비행장 건설 후보지로 언급되고 있는 것이 ‘후지간척지’이다. 후지간척지는 도쿠시마현(德島縣) 출신 사업가 후지이 간타로(藤井寛太郎)가 조선의 토지개척사업을 위해 설립한 후지흥업주식회사(不二興業株式會社)에서 옥구(沃溝) 일대의 간척지를 개간하여 만들어진 간척지를 말한다.²⁴⁾ 당시 서해안에는 해안 지역의 간척지를 간척하여 농지로 활용한 간척지가 많이 만들어졌다. 당연히 이 간척지는 군산을 통해 일본으로 수출하는 쌀을 생산하기 위한 농지였지만, 항공산업 유치를 위해서 비행장 건설부지로 이용하려는 여론이 만들어지기 시작한 것이다.²⁵⁾

기보(既報)에서 김제의 육군비행장 계획이 후지간척지(不二干拓地)의 소요(所要)가 빠져있기 때문에 그 지역으로 이전한 것이라면 군산으로서는 실로 중대한 일이다. 특히 복잡한 내지사단 이전문제가 이 지방에서 밀접한 관계가 있다고 한다면 지세(地勢) 교통 물자의 지점에서 당연히 군산도 유력한 후보지여야 한다. 또 군산에서 그 필요지역을 얻을 수 없어서 후지간척지가 제공되어야 한다면 군산 대안(對岸)의 장항리(長項里)에서는 백만평 이상의 평지가 있어 비행

23) 『朝鮮新聞』 1924.10.9 “南鮮の飛行場, 最適地は不二干拓地, 目下密々調査中”

24) 홍금수, 2008, 『전라북도 연해지역의 간척과 경관변화』, 국립민속박물관, 111-115쪽.

25) 후지이 간타로의 토지 간척사업은 개인적인 수익 사업을 일본 국익과 연결시키는 ‘사업가의 의무’에 충실한 것이다.(이규수, 2005, 『후지이 간타로(藤井寛太郎)의 한국 진출과 농장경영』, 『대동문화연구』49) 다시 말해 조선의 쌀 수출로 얻는 이익보다 비행장을 건설하는 쪽이 토지수익률이 높다고 판단되면, 그쪽으로 전향하는 것은 자연스러운 일이었다.

장이 될 것이다. 또 사단 이전의 후보지라는 것에 어떠한 부족함도 없는 유망한 지역이지만 모처럼 군산으로 가져올 토지번영의 보옥(寶玉)을 뵈고 있으면서도 타지역에 넘기는 것은 군산으로서는 몹시 부주의한 일이다. 특히 이 문제의 진행에는 전북의 모 고관(高官)도 비밀리에 들어와 유망한 진행을 하고 있다는 말이 있지만 군산 유력자는 아직 전혀 감지하지 못한 듯 하다. 이는 앞으로 심각한 불안요소(懸念)가 될 수 있으므로 서둘러 경과를 조사하고 서조선(西鮮) 방면의 사례도 있기 때문에 군산에서도 일대운동을 일으키는 것이 급무일 것이라고 모 유력자는 말했다.²⁶⁾

같은 날의 또다른 기사에서는 군산 맞은편에 있는 장항 역시 비행장을 위한 입지조건에 적합하다고 언급했다. 김제의 비행장 건설 가능성은 어디까지나 군산의 ‘후지간척지’가 비행장 건설에 제공되지 않을 가능성을 전제로 한 것이며, 후지간척지 외에도 맞은편에 있는 장항의 평지를 비행장 건설부지로 이용할 수도 있다는 것이다. 여기서도 비행장 건설을 ‘토지번영의 보옥’으로 평가하며 지방도시에 미치는 영향이 클 것을 시사하며, 군산의 적극적인 대응을 주문하고 있다.

두 기사에서 또 하나 주목할 사실은 비행장 건설과 함께 언급하고 있는 ‘내지사단 이전문제’이다. 군산에서 논의되고 있는 비행장 건설은 일본 내의 사단 이전문제와 맞물려 있었다. 현재도 그렇지만, 비행장이 순수한 민간자본으로 건설되기에는 부담이 크다는 사실과 비행기의 군사적 가치에 대해 고려하면 비행장 건설은 민간이 주도하긴 어려웠다. 정부의 비행장 건설계획이 알려지면 비행장 유치에 대한 여론을 조성하여 그 여부가 결정되는 과정을 확인할 수 있다.

한편으로 『조선신문』이 군산에 대해 특별히 호의적이었는지를 알 수 없다. 그러나 비행장의 지방도시에 대한 영향력과 타지역의 비행장 건설 가능성을 강조하며 ‘군산 유력자’들의 더 적극적인 비행장 건설 여론을 주문한 것을 보아, 언론에서 이러한 여론 조성에 개입했던 사실도 엿볼 수 있기도 하다.

군부에서 1925년 실지조사를 실시한 뒤, 군산과 주변지역의 비행장 선정 경쟁은 결말이 보이기 시작했다.

전북 도내에서 육군비행장 건설에 대해서는 전주의 덕진지(德津池), 김제군 진봉면(進鳳面) 등이 당국에서 연구중이었지만, 이번에

26) 『朝鮮新聞』 1924.10.9 “飛行場運動, 群山有力者語る”



〈그림 2〉 불이농촌(不二農村)과 불이흥업의 간척지

오는 요리타 참모소좌(賴田參謀少佐) 조사 결과는 다름없이 군산 후지간척지를 최적지(最適地)로 하였다. 후지흥업과도 교섭을 끝내어 그 지역에 설치결정은 곧 땅고르기 공사(地均工事) 등을 개시할 예정이지만 앞으로 대부분의 공사를 할 수 있으려면 이번 가을에는 9대의 비행기가 파견되어 대대적으로 비행연습을 할 예정이라고 한다.²⁷⁾

최종적으로 군산의 후지간척지에 비행장이 건설되는 사실에 변함은 없었다. 아무래도 결정에 중요한 원인 중 하나는 일본 내의 군부대가 이전하기 전에 비행연습을 실시할 수 있는지의 여부였던 것 같다.

27) 『朝鮮新聞』 1925.8.21 “全北と飛行場設置, 群山不二干拓地に決し今秋九臺の飛機が演習”

이번 가을 전주평야(全州平野)를 중심으로 하여 거행된 제20사단의 기동연습에 맞추어 덕진(德津)을 비행장으로 하여 군용으로 제공하는 일은 시민이 열망하는 바로 전주시민회는 자진하여 그 설비를 받아들여 수회에 걸쳐 참사회(參事會)를 열어 이왕직(李王職)의 토지 및 동척(東拓) 소유의 토지의 차입(借入) 교섭도 막힘없이 진행되어 공사에 착수할 수 있게 준비중이었지만 비행전문가의 지도(指導)를 구할 필요를 인정하여 곤도(近藤) 항공대위(航空大尉)의 내회(來會)를 요청하여 도 당국 및 시민회 간부는 실지조사를 하였다. 공사의 설계를 진행한 바 인부 연인원(延人員) 2만명을 필요로 한다는 추측이 나왔지만 바로 앞에서 만경강(萬頃江) 공사가 진행중으로 추가로 조선인(鮮人)의 중원(中元)을 계속 비워서 농번기에 들어가기에 도저히 소요인부(所要人夫)를 얻을 방법이 나오지 않았다. 10월 중순 거행될 연습까지 공사를 완성할 수 없게 되자 10일 밤 전주□사무소에서 전주시민회 평의회를 열어 결국 덕진비행장은 중지하기로 결정했다. 따라서 이번 가을 연습하는 비행장은 군산의 후지간척지(不二干拓地)로 결정된 것이다.²⁸⁾

여기서 실지조사 결과 전주가 비행장을 포기한 이유는 인력 동원과 농번기로 인한 공사 기간의 조정 때문이었다. 전주는 이왕직과 동척의 토지를 준비하여 비행장 건설을 위한 토지 확보에는 성공했지만, 실제 건설에 동원되는 인력이 많이 필요했던 점과 농번기를 고려하여 건설기간 조정이 필요했던 이유로 비행장을 포기하게 되었다. 최종적으로 군산의 후지간척지에 비행장 건설이 확정될 수 있었다.

같은 해에는 일본항공회사(日本航空會社)의 우편항로에 군산이 포함되어 비행장의 활용가능성에 대해서도 긍정적으로 예측할 수 있게 되었다. 우편물을 운반하는 수준이었지만 정기노선에 군산이 포함되어 있었다는 사실은 이후 군산의 항공산업 진전에 고무적이었다. 여기에는 이기연, 장덕창 등 조선인 비행사도 포함되어 있었다.

일본항공회사(日本航空會社)에서는 야마구치현 오고리(山口縣小郡)와 조선 울산(蔚山)사이에 내선우편비행의 계획이 있음에 대하여 지난번에 장(張)비행사의 향토방문 비행 겸 시찰을 시험한 일본항공수

28) 『朝鮮新聞』 1925.9.14 “德津飛行場, 工事の中止”

송연구소(日本航空輸送研究所)에서는 이미 총독부의 양해를 얻어 내년도부터 조선에서도 우편비행을 시작하기로 결정하고 이노우에(井上) 소장은 15일 사사키(左左木) 항공관을 방문한 후 이에 대한 뜻을 보고하였다는데 수상기(水上機)는 ‘한사이스빠’의 200마력으로 경성(京城) 군산(群山) 이리(裡利) 목포(木浦) 간 350·킬로’로 하고 육상기(陸上機)는 평양(平壤) 항공대에서 불하(拂下)하는 ‘사름손’의 230마력으로 경성(京城) 울산(蔚山) 간을 비행하나 이곳에서 천서(川西)식에 의하여 내지로부터 보낸 우편행량을 수취하여 경성으로 운송하기로 되었다는 바 비행사로는 장덕창(張德昌) 이기연(李基演) 요시무라(吉村豆意)의 삼씨라 하며 총독부에서는 내년도 예산에서 보조금을 지불하리라더라.²⁹⁾

1927년에는 경성과 군산, 군산과 광주 사이에 정기수송비행을 하는 정식항로가 결정되기도 했다.³⁰⁾ 이러한 논의는 군산비행장의 효용성을 높여주는 동시에 지역경제에 대한 기대감을 높여주었다.

1920년대 구체화되기 시작한 조선의 항공산업에 대한 기대는 지방도시 군산에도 영향을 미쳤다. 군산은 조수간만의 차가 약점으로 지적되기도 했다. 그러나 이미 수차례 비행대회가 있었고 조선일주비행의 경로로 고려되는 등 비행기의 이착륙 자체가 불가능한 지역은 아니었다. 1924년 일본 내 군부대 이 전문제와 맞물려 군산, 전주, 김제 지역 중 한 곳에 비행장을 건설하려는 계획이 세워졌고 각 지역에서는 비행장이 가져올 경제효과를 기대하였다. 이 과정에서 언론은 비행장 선정 경과를 전달할 뿐만 아니라 지역사회의 적극적인 대응을 주문하기도 하였다. 결국 최종적으로 1925년 군산의 후지간척지가 비행장 건설예정지로 선정되면서 군산비행장 건설이 확정되었다.

4. 장항비행학교 건설 논의와 확정

1932년 일본인 비행사 이와이 우나이(岩井右内)가 일만상업통락(日滿商業通

29) 『每日申報』 1925.6.17 “水陸二機로 郵便飛行開始, 蔚山을 內鮮中繼點으로 명년도부터 개시할 예정, 張. 李兩飛行士도 參加”

30) 『朝鮮日報』 1927.10.27 “11월에 郷土 방문. 많은 유지의 후원 얻어서. 경성, 군산 정기 비행”

絡) 레이스에 참가하였다가 서천군(舒川郡) 서남면(西南面) 송석리(松石里)에서 추락하는 사고가 일어났다. 당시 이와이는 도쿄 미쿠니비행학교(東京御國飛行學校) 수석교사(首席教師)였다. 사고에서 생존한 이와이는 장항에 대해서 깊은 인상을 받고 일본으로 귀국했다. 이와이는 자신이 불시착했던 장항에 대해 “광윤(廣潤)한 야원지대(野原地帶)이며 기류가 매우 양호하다”고 평가했다.³¹⁾ 조선에서도 항공산업에 대한 관심이 높아지면서 조종사에 지원하는 청년들이 늘어나고 있었는데, 도쿄 미쿠니비행학교에서는 조선에 분교를 설치하여 이들을 대상으로 하는 비행교육을 계획하고 있었다. 이 계획을 설명하면서 “우선 분교보다도 공지(空地) 종(縱)200m 횡(橫)600m 쯤 차지(借地)하고 300원 정도로 격납고만 있으면 충분히 착수할 것”이라며 비행학교 분교 설립에는 많은 자본이 필요하지 않을 것이라 예상하기도 했다. 당시 조선에는 조종사를 양성할 수 있는 비행학교가 1929년 신용욱(愼鏞頊)이 설립한 ‘조선비행학교(朝鮮飛行學校)’ 뿐이었다.

나고야신문(名古屋新聞) 주취 만주방문(訪滿) 비행기는 이미 보도했듯이 진로를 잘못하여 12일 충남 서천(舒川) 읍내에 불시착륙을 했지만 그 비행기에는 도쿄부(東京府) 미쿠니비행학교(御國飛行學校) 교관(教官) 일등비행사 이와이 우나이(岩井右内)씨가 탑승했었기 때문에 이 불시착에 의해 비행장의 착륙장으로서 이상적인 땅이라는 봉서(折紙)를 부치고, 서천군 일원의 지리를 조사중, 대안(對岸) 장항(長項)을 가장 유망하며 토지만 제공해 주는 사람이 있으면, 미쿠니비행학교의 분교를 설정해도 좋다는 의향을 흘렸기 때문에, 이미 항장 읍내의 사람들을 물들여 그 지역의 유지에 따라 이와이씨가 최적지라고 말했던 지주 미야자키(宮崎)씨에게 교섭을 개시했던 바, 그 사람도 장항의 발전을 생각하여, 쾌락(快諾)했기에 급전직하(急轉直下) 이야기는 구체화되어 바로(目下) 측량 그 외의 조사를 하고 있다.³²⁾

이와이의 비행학교 설립 계획은 지역 사람들의 찬동을 받아 빠르게 진행되었다. 가장 문제였던 비행학교 설립 부지도 지역 지주의 찬성을 받아 확보할 수 있었다.

31) 『每日申報』 1932.10.20 “飛行分校設置 群山對岸長項에”

32) 『朝鮮新聞』 1932.10.21 “全羅北道, 群山의對岸長項에飛行學校設立の議, 岩井飛行士の提唱, 有志は何れも賛同”

만주방문비행(訪滿飛行) 도중 불시착이 연이 되어 대안 장항에 미쿠니비행학교의 분교를 설립하는 기운(機運)을 만든 일은 기보(既報)와 같다. 그후 착착 준비 중인 바는 전혀 정비가 되지 않아 가타기리 가즈미(片桐和三)씨 소유지에 격납고를 설치하기로 결정하고 이미 그 학교에서 1기를 적출하여 교관 1명도 동시에 출발했다.³³⁾

격납고는 그 지역 지주 가타기리 가즈미(片桐和三)의 소유지에 설치할 것이 결정되었고, 비행훈련에 필요한 비행기 및 교관은 도쿄 미쿠니비행학교에서 제공하였다. 이 내용은 11월 21일의 『중앙일보』 기사에서는 거의 같은 내용을 전하고 있지만, 여기서는 교관이 1명이 아니라 3명으로 되어 있다.³⁴⁾

그러나 이처럼 비행학교 설립은 빠르게 진행되었지만, 이것이 곧바로 개교로 이어지지는 않았다.

경남철도(慶南鐵道) 개통으로 개항된 충남(忠南)의 제일항인 장항(長項)은 수륙(水陸) 어느 것으로 보아서나 장래에 무한대(無限大)의 발전성을 가지고 있으므로 대재벌들이 손을 차차 대는 것은 이미 다 아는 바이어니와 암정(岩井) 등 비행사가 수월전에 의외로 장항별관에 불시착륙(不時着陸)하기로 장항에 비행장을 설치하고 따라서 비행학교(飛行學校)까지 개설할 예정으로 그동안 적극적 노력을 한 결과 지난 6일에 비행기 1대와 동비행사까지 당지에 도착하게 되었다는데 앞으로 경영하려는 것은 군산(群山) 각 상업가의 광고선전과 유람비행(遊覽飛行) 등을 계획하며 학교에는 우선 학생 3인 가량을 양성하기 있다 한다.³⁵⁾

비행학교에서 학생을 3명 양성할 것을 계획하고 있지만 당장은 광고비행과 유람비행을 주력으로 하겠다는 뜻을 보였다. 비행학교의 교육이 시작되기 위해서는 학생을 모집해야 하는데 학생모집 전에 우선 비행학교 설립을 주변에 알리고 광고비행과 유람비행을 통해 자본을 모으겠다는 의미로 해석된다. 군

33) 『朝鮮新聞』 1932.11.18 “全羅北道, 飛行學校いよいよ長項に, 片桐氏所有地に格納庫, 飛行機も近く到着”

34) 『中央日報』 1932.11.21 “忠南長項에 飛行學校設置 畢意은 具體化 飛機도 近近到着”

35) 『中央日報』 1932.12.12 “發展希望 만흔 長項에 飛行場準備進行 : 비행학교를 설립할 계획 飛行機와 飛行士到着”

산비행장 건설이 결정될 때처럼 지역의 기대감이 높아 토지 확보 등은 빠르게 진행될 수 있었다. 그러나 바로 학생을 받아서 교육할 수 있는 환경이 갖춰지지 않는다는 것이다.

또 이 비행학교는 본교인 도쿄 미쿠니비행학교 외에도 지역단체의 후원을 받았다.

군산국방연구회(群山國防研究會) 간부회는 15일 오후 2시 군산부루(群山府樓) 상에서 개회에 앞서 우시오(牛尾) 회장에게서 개회사를 읊고 오늘 회합의 주요 문제인 비행학교 창립에 관한 약설(略說)을 하고, 비행학교의 예산안을 제안하여 부윤(府尹)의 질문에 대하여 미우라(三浦) 비행학교 창립계획자에게서 종래의 경위를 계속 설명하고 보조금과 기타의 예산을 약설한 후 각 사람에게서 각종 질문이 있는 뒤에 명칭을 군산비행학교, 장항비행장으로 하였다. 이것의 경비지출은 후원회를 조직하는 것으로 후원회는 군산을 중심으로 하여 경남철도회사 및 전북충남 양도의 유지를 모으는 것으로 하여 일단 먼저 비행기의 화물 교환비(荷爲替金) 및 운임(運賃)은 군산후원자 간부 및 경남철도가 부담하기로 하고 인수하고 수일 안에 시험비행을 하고, 첫번째(第一の) 비행기에 대해서는 후원권(1장 1원)을 관람료의 의미로 발행하는 것으로 하고 오후 3시 반 산회(散會)했다. 첫 비행은 22, 3일 경에 예정.³⁶⁾

군산국방연구회(群山國防研究會)는 명칭대로 군산지역의 군관민이 모인 단체로 보이는데, 장항에 비행학교가 설립될 수 있도록 적극적으로 지원했다. 『중앙일보』는 이 군산국방연구회 모임을 “군산 서천(舒川) 장항 3지 유지”라고 표현하여, 군산 외에도 서천과 장항이 이 위원회에서 함께 활동하고 있었다고 추측할 수 있다.³⁷⁾ 군산부에서 비행학교 설립에 필요한 예산을 지원하고, 후원회 조직 및 후원방법을 논의했다. 여기에 신설되는 비행학교의 명칭을 ‘군산비

36) 『釜山日報』 1932.12.18 “國防研究會：群山飛行學校 創立後援會を組織”

37) 『中央日報』 1932.12.22 “長項飛行場完成 有志協議結果”

장항비행학교에서 이용할 비행기가 처음 도착하였을 때는 경마장에서 비행기를 조립하여 경마장을 이착륙장으로 이용하였다. 당시 군산의 경마장은 현재의 군산 팔마광장에 있었으며, 전국 최초로 공식규격으로 건설된 경마장이었다. 지방도시에서 경마장을 건설하고 운영했다는 사실은 당시 군산의 유동인구와 경기 상황에 대해 짐작할 수 있게 해주기도 하다.

행학교'와 '장항비행장'으로 한 것으로 보아, 장항비행장이 군산비행장과 별도의 비행장이지만 군산비행학교라는 명칭을 사용하여 비행학교에 대해서는 군산비행장에 부속된 것처럼 하였다. 장항비행장은 비행학교의 비행연습으로 사용되는 시설이었고, 군산비행장과는 별도로 운영되었을 것이다.

이 '창립준비비행'이 실제로 시행된 것은 12월 26일로, 오후 3시 반에 군산시장 상공을 돌며 광고지를 뿌리고 서천 장항 상공을 비행한 뒤 장항 논(畝) 위에 내렸다.³⁸⁾ 그리고 비행학교의 실제 개교시기는 1933년 봄으로 결정하였다. 곧바로 비행교육을 시작하지는 않고 '선전비행'이나 '유람비행'을 우선 실시했다.³⁹⁾

1930년대에는 군산비행장 외에도 장항에 군산비행학교 설립이 논의되기 시작했다. 이 비행학교 설립은 조선 내의 조종사 교육에 대한 관심이 반영된 것으로, 군산국방연구회에서 적극적으로 후원했다. 이 연구회에는 군산 뿐만 아니라 그 주변 지역의 군관민협의체로 활동했던 것으로 보인다. 앞서 군산비행장 건설이 구체적으로 논의된 계기가 일본 내 군부대의 이전이었다는 사실에 비추어 이러한 비행설비 건설에 대해 군의 영향력이 적지 않았음을 확인할 수 있는 측면도 있었다.

5. 군산비행장의 건설과 '육군집중비행장'

1920년대 중반 이후 군산비행장에 대한 기사는 더 이상 보이지 않으며, 1932년 비행학교 설립 논의 과정에 대한 보도 이후로 더 이상 신문에서 실질적인 비행장 건설에 대한 기사를 찾을 수 없었다. 실제로 군산비행장 건설에 대한 기록은 1930년대에 들어선 이후에야 일본 육군 문서에서 확인할 수 있는데, 1920년대 결정된 군산비행장 건설이 이후 실제로 어떻게 진행되었는지 신문 기사를 통해서 그 과정을 확인할 수는 없다. 다만 1926년 일본의 항공법 시행과 함께 조선총독부는 같은 해 조선에서도 항공법이 적용되도록 해야 하는 상황이었다. 이를 시행하기 위한 예산이 부족하여 어려움을 겪고 있었다는 사실에서 비행장 건설을 위한 예산 확보 과정에서 어려움을 겪었던 것으로 보인다.⁴⁰⁾

시기적으로 1920년 말 일본 내부의 정치적 변화도 군산비행장 건설과 용도

38) 『釜山日報』 1932.12.29 “群山飛行學校創立準備初飛行”

39) 『釜山日報』 1932.12.9 “長項に飛行學校”

40) 『東亞日報』 1926.8.11 “朝鮮에도 航空法實施 經費三萬圓計上”

에 관련된 원인 중 하나였을 것이다. 군산비행장 건설 논의가 확정된 이후인 1920년대 후반부터는 일본 내에서 경제 및 사회 문제의 해결방법으로 군국주의 성향이 강화되기 시작했다. 1931년 만주사변과 그에 이은 만주국 설립, 그리고 1934년 워싱턴 해군 군축조약 및 런던 해군 군축조약 탈퇴로 일본은 군부가 정치를 주도하는 군국주의체제로 들어갔고, 중국 뿐만 아니라 영국과 미국 등을 상대로 전쟁을 준비하기 시작했다.

처음 군산에서 비행장 건설이 논의되던 1920년대와는 달리 1932년 비행학교 설립에 대한 논의가 나왔을 때는 이처럼 사회 전체에 전쟁에 대해 강하게 의식하고 있었다. 군국주의체제 속에서 군부의 영향력은 강화되었다. 앞서 군산비행학교 설립에서 ‘군산국방연구회’의 발언이 강하게 나왔던 것도 이러한 사회적 분위기가 반영된 것이었다.

1935년 발간된 『군산부사(群山府史)』에서는 1933년 당시 군산을 비롯하여 조선의 여러 지역에 군부대가 배치되었다는 사실을 확인할 수 있다.⁴¹⁾ 당시 군산, 전주, 이리의 유지회합협의(有志會合協議)는 도내에서 서로 다투지 않도록 군산에 공병부대를 유치할 것을 결정하고, 전주, 이리와 함께 군부대 유치를 요청하기로 결정했다.

동시에 일지분쟁(日支紛爭, 중일전쟁) 문제에 동반된 국제연맹(國際聯盟)의 공기는 우리나라에 있어 험악한 경향을 보이고, 따라서 국민들 사이에 국방의 사상관념이 아연(俄然)히 대두했다. 따라서 군산부에서는 이에 순응하여, 군산국방의회(群山國防義會)와 연합하여 거듭하여 강연회를 개최하고 이런 사상개념의 고취조장(鼓吹助長)에 노력한 바 있었다.⁴²⁾

당시 국제상황 속에서 일본 역시 전쟁에 대비하고 있었고, 일본 뿐만 아니라 식민지 조선의 각 지역에서도 이러한 분위기에 따를 수 밖에 없었다. 1920년대 군산에서 비행장 건설에 대한 논의가 나왔을 당시에는 항공산업을 통해 지방도시의 번영을 실현하기 위한 것이었지만, 1930년대 일본 군국주의체제 속에서는 비행장은 군사시설이라는 명확한 목적을 위해 건설되는 것이었다.

일본 군부에서 판단한 군산의 군사적 입지조건은 다음과 같았다.

41) 군산부청, 1935, 『群山府史』, 군산부, 53-54쪽.

42) 군산부청, 1935, 『群山府史』, 군산부, 54쪽.

군산지구 병요지리(兵要地理)

요지(要旨)

1. 군산 부근은 항구 및 비행장의 소질이 양호하고 부근에 상륙점(上陸點)의 존재와 함께 남조선(南鮮) 서해안 지역 제일의 전략요점을 형성하고 있다.
2. 군산 부근은 목포(木浦), 순천(順天) 방향의 배후를 찌르고, 또 대전(大田) 방향으로 전진하여 대구(大邱) 평지 방향의 작전에 책응(策應)하는 편의가 있을 뿐만 아니라, 직로(直路)로 경성(京城)으로 돌진할 수 있는 요기(要機)를 갖추고 있다.
3. 상륙점은 군산비행장 해안을 첫 번째로 하고 부안(扶安) 서안(西岸), 대천(大川) 서쪽해안, 장항 서북쪽 해안 등이 있다. 그 종합가치는 예기(例記)한 순위를 판단한다.

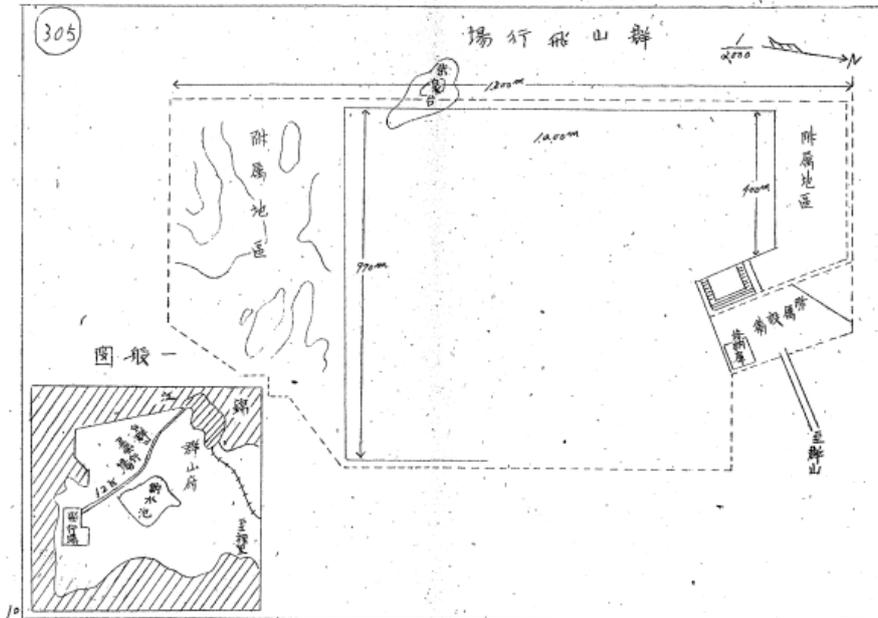
(주) 본작업은 조선의 실정을 숙지(熟知)시키는 일본 전(前)육해군참모장교의 기억을 주로 하여 현재 있는(現有) 기록자료를 참조하여 조정하는 것이다.⁴³⁾

군산은 한반도 남서쪽의 요충지로, 항구와 비행장을 모두 갖춘 입지조건을 갖추고 있었다. 또한 전라도 각 주요도시 뿐만 아니라 대전을 거쳐 서울로 진입할 수 있는 “남조선 서해안 제일의 전략요점”이기도 하여, 연합군의 한반도 진입 시 군산비행장이 있는 해안 지역에 대한 상륙을 예상하고 있었다.

1934년 12월 21일 조선군 경리부장 나카야마 지로(中山二郎)는 일본 본국의 육군대신에게서 ‘군산육군집중비행장’의 부지 구입을 위한 문서를 받았다.⁴⁴⁾ 이 부지는 1936년 1월 25일 구입을 완료하였으므로 군산비행장의 건설이 실제로 시작된 것은 1936년이였다. 당시 매입한 땅은 지금의 군산공항이 위치한 지역으로, 예산 117,600원 실비용 102,920원으로 공항부지를 구입했다. 이 중 토지 매입비용이 91,868.89원이었는데 비해 지상물(地上物) 이전비용 및 보상비로 이용된 것은 8,961.99원이었다. 대부분이 농지였기 때문에 지상물 즉 기존 건물이나 설비 등에 대한 비용은 적게 사용되었겠지만, 이곳에서 살고 있던 사람들은 대부분 후지흥업 등 일본인이 간척한 농지에서 생활하던 조선인 소작농들이었다. 이들에 대한 보상이 얼마나 되었는지는 알 수 없지만, 토지주인이 아닌 이들에게 직접적인 보상이 있었을지도 의문스럽다.

43) Ref.C13070040100, 『群山地區兵要地 昭和20年』(防衛省防衛研究所) 1945. 날짜미상

44) Ref.C01007164900, 『大日記乙輯』『群山飛行場敷地買収の件』(防衛省防衛研究所)



〈그림 3〉 군산 육군집중비행장의 위치와 구조

군산비행장의 정식명칭은 ‘군산 육군집중비행장(群山陸軍集中飛行場)’이었는데, 이 명칭의 의미는 부정확하지만 ‘군과 민간이 함께 이용하는 비행장’으로 추정하고 있다.⁴⁵⁾ 적어도 군산비행장은 1940년까지는 일본에서 중국으로 가는 항공노선의 중간기착지로 이용되었으며, 군용비행장이지만 민항기의 기착지로 이용할 수 있었던 것으로 보인다. 그러나 1941년 12월 진주만 공습 이후 시작된 태평양전쟁은 일본이 동원할 수 있는 모든 자원을 전쟁에 투입해야 했으므로 1940년대에 민간비행기는 제대로 운항되지 못했다. 어디까지나 군비행장을 민항기가 필요에 따라 빌려쓰는 용도였고, 민항기의 비율은 제한되었다.

주변지역에 미치는 비행장의 경제효과는 민항기의 정기노선이 가장 컸고, 군비행장은 민항기 운행보다는 적을 수 밖에 없었다. 이러한 사실은 1935년 울산비행장의 사례를 통해서도 확인할 수 있다. 총독부와 군부에서 대구에 비행장을 설치하기로 결정하면서 기존에 일본에서 만주로 가는 항로의 중간기착지로 이용되던 울산비행장은 ‘불시착륙장(不時着陸場)’으로 조정되었다.⁴⁶⁾ 총독부 정책으로 ‘일본 조선 만주의 국제항로 요지’였던 울산이 국제항로에서 제외되어

45) 이완희, 2014, 『한반도는 일제의 군사요새였다』, 나남, 360-361쪽.

46) 『朝鮮中央日報』 1935.9.20 “總督府와 軍部에 蔚山住民陳情 飛行場問題로”

비행장 건설에 투자한 비용을 회수할 수 없게 되자, 울산주민들은 총독부와 군부에 비행대(飛行隊)나 수상비행대(水上飛行隊)를 배치하여 사용해 줄 것을 진정(陳情)하였다. 비행대나 수상비행대 배치는 군비행장으로 사용해 줄 것을 요청하는 것이었고, 여기서 민항기의 정기노선이 가장 큰 이익을 내는 비행장이며 군비행장은 이에 대한 차선책으로 인식되고 있다는 사실을 확인할 수 있다.

군산비행장이 조선총독부 관보에서 직접 설치를 공포한 비행장(경성, 울산, 대구, 신의주)이나 우편국, 무선국, 관세소를 설치한 비행장(경성, 평양, 신의주, 울산, 대구, 함흥, 청진) 중 어디에도 포함되지 않았던 것을 보아, 건설될 당시부터 군비행장으로 운용될 예정이었던 것으로 보인다.⁴⁷⁾ 군산비행장은 울산비행장과는 달리 민간비행장으로 운용되지 못했고, ‘다치아라이 육군비행학교 군산분교소(大刀洗陸軍飛行學校群山分校所)’가 설치되어 군조종사 양성기관으로 활용되었다.⁴⁸⁾

일본의 전쟁이 진행될수록 조선 각지의 전쟁자원 동원은 강화되었고, 이를 위해 군산비행장 역시 군용시설로서의 성격이 강화되었다. 1943년 군산중학교(群山中學校)에서 12명이 해군 갑종 비행예과의 연습생에 합격할 정도로 군산 지역에서 비행산업에 대해 높은 관심을 가지고 있었지만 이들은 민간 비행사가 아니라 일본의 전쟁에 동원된 군인으로 교육받아야 했다.⁴⁹⁾

군산비행장 유치 과정은 항공산업의 효과를 기대한 군산 지역의 유지들이 원하는 것이었겠지만 실제 이 간척지에서 거주하던 조선인 소작농들에게 돌아오는 것은 없었다. 후지간척지는 일본인 사업가가 농지로 이용하기 위해 주변 간척지를 간척하고 이를 조선인들에게 소작으로 주던 곳이었다. 비행장 건설이 시작되자 일본인 지주의 농지에서 소작농으로 살고 있던 조선인들은 생활 터전과 소작할 농지를 잃었다. 소작농에서 인부가 된 조선인들에게는 하루 90전의 일당과 만주에서 수입한 깻묵, 조, 수수 등이 배급되었을 뿐이었다.⁵⁰⁾

1936년에야 건설이 시작된 군산비행장은 군산 지역의 항공산업에 대한 관심과 비행장 유치 여론의 결과물이었다. 그러나 1920년대 항공법의 시행과 이로 인한 총독부의 예산 문제, 그리고 일본 군부의 대륙침략 속에서 군산비행장은 육군에

47) 『조선총독부 관보』 1929.5.1; 1929.9.17; 1929.9.24; 1933.3.23; 1934.6.28; 1935.8.27; 1935.10.7; 1937.1.29; 1938.6.14; 1938.9.22; 1939.9.29; 1940.9.13; 1940.10.2; 1940.10.29; 1941.3.27.

48) Ref.C05121549100, 『陸軍省大日記』 『陸軍航空諸學校の分校所の名稱及位置の件』(防衛省防衛研究所) 1940.10.1

49) 『毎日申報』 1943.9.24. “群山中學서 12名 甲種飛行豫科 鍊習生에 合格”

50) 이완희, 앞의 책, 358-359쪽.

서 건설하여 군비행장으로 이용되었다. 당시 울산비행장의 사례를 통해 군비행장보다는 민간비행장이 주변지역에 미치는 경제효과가 더 컸던 것으로 보이지만, 군산비행장은 지방의 기대와는 달리 ‘육군집중비행장’과 군비행사 비행학교로 이용되었다. 본래 후지간척지에서 생활하던 조선인 소작농들은 비행장이 건설되며 농지와 생활터전을 잃고 비행장 건설 인부가 되어 밀려날 수밖에 없었다.

6. 결 론

1945년 8월 15일 일본은 무조건항복 선언을 통해 연합국에 대한 항복을 발표하고, 조선은 식민지에서 독립하였다. 대한민국 임시정부 국무령 및 의정원 원장 등을 지낸 홍진(洪震) 등 대한민국 임시정부 요인들이 처음 조선 땅을 다시 밟았던 곳이 군산비행장이었다.⁵¹⁾ 군사기지가 된 군산비행장은 한국이 독립된 이후 일본군 시설을 점령하기 위해 들어온 미군에 의해 1945년부터 ‘점수’되어 미국 육군 항공대(이후의 미국 공군)가 사용하였고, 한국전쟁 이후 한국과 미국의 협정으로 군산비행장의 소유권을 미국 공군이 획득하여 현재까지 이어지고 있다.

비행장 건설에 대한 군산의 여론은 본래 민간의 항공산업에 대한 관심에서 시작되었다. 군산의 항공산업에 대한 여론은 1910년대 비행에 대한 관심에서 시작되어 1920년대 본격적인 비행장 건설 논의로 이어졌다. 이러한 분위기에서 1930년대에는 군산 인근지역인 장항의 비행학교 설립에 대한 논의로 확장되었고 군산비행장과 장항비행장 건설이 결정될 수 있었다. 그러나 초창기부터 비행장 건설 논의에는 일본 육군과 관련되어 있었다. 군산에서 1920년대 비행장 건설 논의가 시작된 계기는 일본 내 군부대의 조선 이전이었고, 1930년대 비행관련 시설 건설 결정에는 ‘군산국방연구회’ 등 군부가 지역 주민 합의를 거쳐 참여하는 모습을 확인할 수 있다. 1930년대 만주사변과 만주국 수립 등 일본의 중국 침략과 1940년대 태평양전쟁은 일본의 군국주의 성향이 강화되는 계기가 되었고, 한반도는 일본의 대륙침략을 위한 군사기지가 되었다. 군산비행장 건설은 군산 지역의 유지들을 중심으로 항공산업을 통한 지방도시 번영책으로 환영받았지만, 일본이 침략전쟁을 확대하는 과정에서 군산비행장은 민항기의 이용 목적보다는 군사시설로서의 목적이 강화되어 나갔다.

이 글에서는 일제시대 당시 전북지역에서의 비행장 건설에 대한 여론을 확

51) 『新朝鮮報』 1945.12.2. “臨時政府領袖第二陣, 昨日群山飛行場에 到着, 今午後二時頃 入京豫想”

인하기 위해 신문기사를 이용하였지만, 한편으로 신문을 통해 여론을 확인하는 데는 명확한 한계가 있었다. 군산비행장이 1936년 이전까지 착공되지 못했던 것은 항공법의 시행으로 인한 조선총독부의 관련 예산 편성 문제로 추측되지만, 신문에서 그 원인을 직접 확인할 수는 없었다. 한편 조선총독부 관보에서 직접 설치를 공표한 비행장이나 우편국, 무선국, 관세소를 설치한 비행장 중 어디에도 포함되지 않았다는 사실을 군산 지역유지들의 기대와는 달리 민간항로가 개설되지 못한 채, 일본육군에서 주도하여 건설하였고 결과적으로 군비행장의 성격이 강했던 것으로 보인다. 이 때문에 자연스럽게 지역사회의 관심을 잃었을 뿐만 아니라 군시설에 대한 보안문제로 신문에서도 보도하기 않게 된 것으로 보이는데, 이 과정에 대한 연구는 당시 일본의 항공산업 사정을 참고하여 보강해야 할 부분이다.

또 당시 군산비행장과 관련된 지방소식을 전하는 신문들은 대부분 일본어 신문이었고, 따라서 일본인 지역유지들의 이익을 대변하는 경우가 많았다. 다수를 차지하던 조선인 소작농 등의 여론은 이러한 신문기사에 반영되기 어려웠다. 군산비행장에 관련된 기사는 주로 『조선신문』이나 『부산일보』 등 일본어 신문이나 총독부 기관지화된 『매일신보』에서 주로 비행장 건설에 대한 기사를 게재하였고, 『조선일보』와 『동아일보』 등 한국어로 발행되던 신문에서는 비행장 건설에 대한 기사가 상대적으로 적게 게재되었던 것은 일본인과 조선인 사이에서 비행장 건설에 대한 관심이 달랐던 사실을 보여준다. 일본인 유지들에게 비행장이라는 항공산업의 기반시설 건설은 자신들의 이익에 영향을 주는 중요한 사건이었지만, 이들의 소작농으로 생활하던 대다수 조선인들에게 자신들의 생활터전을 잃는 계기였을 뿐이었다.

당시 신문기사를 통해 군산지역에서 비행에 대한 관심이 높아졌던 사실은 확인할 수 있지만, 비행장 건설에 대한 논의는 그 지역 유지들, 즉 일본인들을 중심으로 논의되었을 가능성이 크다. 농지로 쓰기 위해 만들어진 간척지가 비행장 용지로 전환될 경우 그 지역 소작인들은 이에 찬동하지 않고 반발했을 것이다. 당시 언론보도에서는 이러한 사실과 여론에 대한 보도가 없으므로 한정된 집단의 인식을 중심으로 지역여론을 분석할 수 밖에 없었다. 이러한 한계를 인식하고 언론에 보도되지 않아 드러날 수 없었던 당시 조선인들의 여론에 대해서는 차후 연구를 통해 보강하고자 한다.

참고문헌

『東亞日報』
『每日申報』
『釜山日報』
『時代日報』
『新朝鮮報』
『朝鮮新聞』
『朝鮮日報』
『朝鮮中央日報』
『조선총독부 관보』
『中央日報』

防衛省防衛研究所 소장자료(アジア歴史資料センター 공개)

『群山地區兵要地 昭和20年』
『大日記乙輯』
『陸軍省大日記』
『飛行場記録 朝鮮の部』

군산부청, 『群山府史』, 군산부, 1935.

이완희, 『한반도는 일제의 군사요새였다』, 나남, 2014.

임달연, 『한국항공우주사』, 한국항공대학교 출판부, 2001.

홍금수, 『전라북도 연해지역의 간척과 경관변화』, 국립민속박물관, 2008.

이규수, 「후지이 간타로(藤井寛太郎)의 한국진출과 농장경영」, 『대동문화연구』 49, 2005, 267-310쪽.

최은진, 「일제강점기 안창남의 항공독립운동」, 『한국독립운동사연구』 55, 2016, 92-138쪽.

홍선표, 「대한민국 임시정부의 공군 건설 계획과 추진」, 『군사』 97, 2015, 175-216쪽.

<Abstract>

The Formation of Public Opinion on the Construction of the Airfield in Gunsan Local Community during the Japanese Colonial Period

Park, Jinhong^{*}

Public opinion on the construction of airfields in Gunsan originated from the interest in civil aviation industry. In the 1910s the Public opinion of Gunsan's aviation industry began with interest in flight, and in the 1920s, the construction of an airfield was discussed in earnest, and the construction of an airfield was decided on in the Fuji Reclamation Area of Gunsan. In this atmosphere, it was expanded to discuss the establishment of a flight school in Janghang, near Gunsan in the 1930s, which led to the construction of a Gunsan Flight School and Janghang Airfield. However, discussions on the construction of airfields have been related to the Japanese Army in the decision-making process from the very beginning. The start of discussions about the construction of the airfield at Gunsan in the 1920s was the relocation of military units in Japan, and the decision to build a flight school in the 1930s can be confirmed by the military, including the 'Gunsan Defense Research Association', as a local residents' agreement. The construction of the Gunsan airfield was hailed as a policy of prosperity for provincial cities through the aviation industry, with the maintenance of the Gunsan area at the center, but as Japan expanded the invasion war, the Gunsan Airfield was strengthened as a military facility rather than as a civilian aircraft. Japan's invasion of China, including the Manchurian Incident and the establishment of a Manchurian State in the 1930s, and the Pacific War in the 1940s, Japan's militaristic tendencies were strengthened. And so the Gunsan Airfield, built in the 1930s, was used for military purposes contrary to civilian expectations.

Key Words : Japanese Newspaper, Gunsan, Airfield, Aviation Industry, Gunsan Airfield, Gunsan Flight School, Janghang Airfield, Local Prosperity, Fuji Reclaimed Area, Japanese Army

^{*} Korea University, Ph.D. progress in Korean History