알뜨르 비행장 ; 일본 해군의 제주도 항공기지 건설 과정

조성윤*

<차례>

Ⅰ. 머리말
Ⅱ. 일본 해군의 알뜨르 비행장 건설 계획
Ⅲ. 중일전쟁 시기 도양폭격과 비행장 확장 공사
Ⅳ. 태평양 전쟁기의 알뜨르 비행장 확장 공사
Ⅴ. 맺는말

국문요약

이 글에서는 알뜨르 비행장, 정식으로 말하면 일본 해군 항공기지의 건설과 확충과정을 그동안 발굴된 일본방위성문서와 현지 조사에서 채록한 증언들을 바탕으로 분석하였다.

이 비행장은 1933년도에 처음 「불시착륙장」으로 사용할 목적으로 건설할 때만 해도 6만평 규모에 지나지 않았다. 해군항공대가 주둔하는 정식 항공기지로서가 아니라, 중국과의 전쟁이 예상되는 상황에서 임시로 사용하기 위해 만든 중간 기착지였다. 그러나 1937년 중일전쟁이 본격화되면서 일본 해군은 적극적으로 이 비행장을 활용하기로 작정하고, 증설계획을 세운다.

증설 공사가 채 진행되기도 전에 제주도 알뜨르 비행장은 중국 남경 등 중요 도시를 폭격하는, 이른바 도양폭격의 중심 기지가 된다. 알뜨르 비행장은 이렇게 한동안 폭격기지로 집중 활용되다가, 1938년 이후 전선이 확대되고 대부분의

* 제주대학교 사회학과 교수

폭격기가 중국의 항공기지로 이동하면서 한가해졌다. 하지만 그 이후 알뜨르 항공기지에는 오무라 항공연습대가 주둔하고, 확장 공사도 계속되었다.

한편 태평양전쟁이 터지고 나서 알뜨르 비행장은 다시 중요성을 인정받아, 또 다시 확장공사에 들어가게 된다. 20만평의 항공기지를 60만평 다시 늘린, 80만평의 엄청나게 넓은 규모로 확장한 것이다. 제주도 알뜨르 항공기지를 일본 내에서도 가장 중요한 오무라 항공기지와 같은 규모로 키우겠다는 것은 일본 해군이 제주도를 전략적 핵심 지역으로 파악하고 있었음을 보여주는 것이다. 이 공사는 전쟁 막바지까지 계속되었고, 제주도민들을 여러 해 동안 동원하면서 진행되었다. 그러나 결국 알뜨르 비행장은 엄청난 예산과 인력을 투입하고도 사용해보지도 못한 채 전쟁이 막을 내리면서 그 역할을 끝내게 되었다.

이 지역은 1950년 한국전쟁이 터지자 한국 육군의 제1훈련소로 활용되었고, 그 이후 내내 국방부 소유로 묶여 있었다. 그러다가 1988년 한국 공군이 이곳에 군용 비행장을 건설하려다 제주도민들의 저항에 부딪쳐 포기한 바 있고, 현재도 공군이 이 지역을 공군 기지로 사용하려고 가능성을 모색하고 있다.

주제어 : 제주도, 일본 해군, 항공기지, 알뜨르, 비행장.

1. 머리말

제주도에는 태평양 전쟁 말기 일본군들이 미군과의 전쟁을 준비하면서 조성해 놓은 많은 군사시설이 아직도 그대로 남아 있다. 그 형태도 비행장·격납고·토치카·각종 지하 터널 등 다양하다. 많이 파괴되어 흔적도 없이 사라졌지만, 아직도 상당한 부분이 남아서 우리에게 당시의 역사를 말해주고 있다. 그렇지만 그동안 일본군이 남기고 떠난 전쟁의 흔적은 제주도민들의 관심 밖에 있었고, 보존해야 할 이유도 없었다. 아니 오히려 망각의 대상이었다. 일본군은 각종 군사시설을 조성하면서

수많은 제주도민들을 강제로 동원하였다. 때문에 그 시절을 경험했던 제주도민들에게 일본군이 남긴 군사시설은 동료들이 다치고 죽은 노동 현장이었으며, 저마다 고통에 시달렸던 괴로운 기억을 떠올리게 만드는 현장이었다.

최근에 그중 일부가 근대문화유산으로 지정되었다. 2002년 5월 31일에 모슬포 알뜨르 비행장 비행기격납고가, 2006년 12월 4일에는 알뜨르 비행장 지하벙커를 비롯한 12군데의 일본군 전쟁유적이 근대문화유산이 되었다(조성윤 편, 2008a). 그리고 미로처럼 얽힌 거대한 지하 갱도가 있는 제주도 한경면의 가마오름 유적지에 2004년 평화박물관이 개관하여 방문객들이 찾고 있다. 제주대학교 탐라문화연구소는 2005년부터 일본군들이 제주도에 남겨 놓은 군사시설에 대한 조사를 시작하였다. 연구소에서는 1년 동안의 조사 결과를 3권의 책으로 간행하였다(조성윤 · 지영임 · 허호준, 2007; 조성윤 편, 2008a; 조성윤 편, 2008b). 이어서 문화재청의 지원을 받아 제주역사문화진흥원을 중심으로 중요 지역에 대한 정밀측량이 실시되어 그 보고서가 간행되었다(제주역사문화진흥원, 2008; 2009).

이런 일련의 노력에 힘입어 이제 제주도 전역에 흩어져 있는 일본군이 남긴 군사시설이 어떤 종류가 얼마나 되는지는 대략 파악할 수 있게 되었다. 그러나 아직도 당시 일본군의 주둔 실태와 관련된 자료들이 부분적으로 밖에 발굴되지 않고 있으며, 군사시설의 조성과정, 주둔했던 군대의 성격 등에 대한 체계적인 연구는 앞으로의 과제로 남아 있다.

제주도 남아 있는 일본군 전쟁 관련 시설 중에서도 대정읍 지역, 특히 알뜨르 비행장 지역이야말로 다양한 종류의 전적지가 한 지역에 모여 있을 뿐만 아니라, 이것들이 다른 지역의 육군 시설들과 구별된다는 점에서 주목할 필요가 있다. 프로펠러 비행기부터 다양한 종류의 군용기들

이 사용했던 활주로와 그 주변에 남아 있는 掩體壕, 비행장 수비대의 高角砲 발사대, 통신 시설을 비롯한 각종 지하호와 벙커 등이 남아 있을 뿐만 아니라 송악산 해안가의 특공정 기지, 송악산 외륜의 지하호까지 포함하면 당시 일본 해군이 조성했던 시설들의 대부분이 한 데 모여 있다고 말해도 좋을 것이다.

그리고 역설적이지만, 대정지역은 해방 이후 지금까지 개발이 제한된 채 국방부 땅으로 묶여 있다 보니, 65년 전 일본군이 남겨 놓은 전쟁의 흔적이 고스란히 남아 있는 지역이 되었다(조성윤 · 문형만, 2005). 이 때문에 최근에 대정지역의 일본군 전쟁 유적들이 근대문화유산으로 지정되었고, 이 유산을 활용한 평화대공원 계획까지 수립되기에 이르렀다.[1] 이 평화대공원 계획의 중심이 알뜨르 항공기지임은 물론이다.

하지만 그동안의 연구가 주로 1945년 3월 이후 일본 육군의 제58군 사령부와 예하 부대들의 배치와 本土決戰에 대비한 전쟁 준비 상황에 집중되면서, 상대적으로 해군의 활동에 대해서는 소홀했다. 특히 1910년 이후 제58군 사령부가 들어서기 전까지 제주도는 내내 해군 관할이었으며, 1930년대부터 대정 지역을 중심으로 한 알뜨르 비행장 건설과 1944년 말부터 진행되고 있었던 해안 특공정 기지 구축 작업 등에 관해서는

1) 이 사업은 서귀포시 대정읍 상 · 하모리 일대의 모슬포 전적지를 원형 그대로 보존하고 평화를 위한 테마로 관광코스를 개발하는 것으로, 총 사업비는 1천억 원 규모이고 사업기간은 2007년부터 2015년까지(한라일보 2007. 06.21.)로 알려져 있다. 주요시설로는 전시관 · 기념관 · 전쟁체험관 · 위령탑 · 기념조형물 · 교육 · 시청각실 · 게스트하우스 등이 들어설 계획이며, 2007년도에 진행한 사업은 진입로, 주차장 등 기반시설 정비사업 · 격납고 · 지하벙커 · 안내간판 정비 등과 함께 4 · 3유적지인 섯알오름 학살터를 정비하는 사업도 포함하고 있다. 이를 위해서 제주도가 지난 2005년 10월 남제주군이 수립한 모슬포전적지 기본계획을 보완해 종합적인 마스터플랜을 수립하고, 실시설계와 시설물 설계에 들어갈 방침(한라일보 2007. 01.27.)이라고 알려져 있다.

거의 분석이 이루어지지 않았다. 일본군은 초기부터 육군과 해군의 사이가 좋지 않아 서로 협력하기 보다는 대립하고 갈등을 빚는 일이 많았으며, 작전도 각기 따로 수립하고 진행하였던 것이 사실이다. 따라서 육군과는 분리해서 해군의 작전 수립과 활동을 볼 필요가 있다.

그동안 알뜨르 비행장에 관해서는 여러 연구자들이 일본측의 문헌 자료를 발굴하거나 생존자를 찾아내 면담을 통해서 녹취록을 작성하고, 또 현장 답사를 통해서 계속 조사가 진행되어 왔다(제주도 동굴연구소, 2005; 김동전, 2008; 제주특별자치도 2008). 그리고 석사학위 논문을 통해 새로운 설명과 해석도 진행되어 왔다(강순원, 2006; 김원복, 2008). 그러나 대부분의 조사와 연구 성과가 알뜨르 비행장의 형성 및 활용 과정을 집중적으로 설명하지 못하고 있었다.

이 글에서는 이러한 점을 염두에 두면서 제주도 서귀포시 대정읍 일대에 남아 있는 이른바 알뜨르 비행장 지역을 중심으로 한 해군의 작전과 활동에 대한 분석을 시도한다. 구체적으로는 대정읍에 남아 있는 일본군 전쟁 유적의 중심인 알뜨르 비행장이 언제 어떻게 만들어졌고, 어떻게 활용되었는지를 집중적으로 살펴보려고 한다.

Ⅱ. 일본 해군의 알뜨르 비행장 건설 계획

일제 초기부터 제주도는 일본 해군의 관할 구역이었다. 1910년 강제합병 이후 조선연해 해역의 경비작전을 담당하는 鎭海要港部가 생겼는데,[2] 이 부대의 지휘를 받는 守備隊 약 300명 정도가 성산포(우도)와

2) 일본은 러일 전쟁 개전 후 1904년에 조선정부로부터 연합함대 군함의 전진 정박지로 빌렸던 진해만의 거제도에 仮根據地防備隊를 설치했다가, 그해 12월 이름을 鎭

마라도에 배치되었다. 그 뒤 상당히 오랜 기간 동안 제주도에는 대규모 병력이 주둔한 적이 없었다. 그런 점에서 보면, 제주도는 일본군이 볼 때 군사작전 상 결코 중요한 지역이 아니었다. 그런데 이런 제주도에 일본 해군이 비행장을 건설하겠다고 나선 경위부터 이야기를 시작해 보자. 제주도의 첫 비행장은 지금 제주시에 있는 국제공항이 들어선 육군 서비행장이 아니라 대정읍에 있는 알뜨르 비행장이었다. 대정 지역에는 대정 사람들이 낮은 지역이라고 해서 알뜨르라고 부르던 넓은 들판이 있었다. 일본 해군이 이 지역을 선택해서 비행장을 건설한 것이다. 그렇다면 일본은 왜 대정 알뜨르 지역에 비행장을 건설했을까 ? 그것은 대정 알뜨르 지역이 제주도에서 비행장 후보지로 가장 적합하다고 생각되었기 때문일 것이다.

그동안 여러 문헌에서 알뜨르 비행장의 건설에 대해서 언급이 있었다. 먼저 김봉옥은 "중국 폭격기지로서 1935년 모슬포에 일본 해군 비행장을 극비리에 건설하였다"(김봉옥, 2000: 292쪽)고 했고, 박용후는 "일본은 중일전쟁을 위하여 1940년 모슬포 평야에 비행장을 건설하여 중국 상해를 渡洋 폭격하였고, 미군 함대를 폭격하기 위하여 '가미가제호[神風號]'라는 1인승 폭격기 항공대를 훈련하여 태평양 전쟁에서 미군 함대 공격에 투입하였다"(박용후, 1990: 276쪽)라고 하였다. 두 향토사학자의 언급은 선구적인 연구자이지만, 자료가 부족한 상태에서 서술한 것이다.

한편 최근에 나온 다음 3가지의 논문 및 보고서를 보자.

海防備隊로 바꾼바 있다. 조선이 일본의 식민지가 된 이후 1916년 4월에 일본 해군은 자신들의 부대가 이미 자리잡고 있던 진해의 경비대를 승격시켜 鎭海要港部를 설치하여 조선 전역을 관할하도록 했다. 진해요항부는 佐世保鎭守府가 관할하고 있었다. 진수부는 일본해군이 일정한 지역을 관할하는 기관으로 크게 요코스카[橫須賀], 쿠레[呉], 마이츠루[舞鶴], 사세보에 설치되었다.

A. 1926년대 군사적 목적으로 산지항 축항공사가 이루어지면서 일본군은 제주도를 군사적으로 주목하기 시작하였다. 그 과정에서 제주도 서남부에 위치하고 있는 알뜨르에 해군항공기지 및 비행장 건립계획을 마련하여 나갔다. … 1931년 3월, 일본 해군은 제주도 서남부 모슬포 소위 '알뜨르'에 제주도 항공기지를 건설하기 시작한다. 5년에 걸친 공사의 결과, 비행장 활주로 1,400mx70m, 약 60만㎡의 비행장이 완성되었다. 지역주민들은 지명을 따서 모슬포비행장, 또는 알뜨르비행장이라 명명하였다. 비행장 건립으로 자연부락이 소멸되었다. (김동전, 2008: 89쪽)

B. 모슬포 해군항공기지는 일본이 만주를 점령하고, 인도차이나 반도마저 점령하기 위해 중국 본토를 침공할 전초기지(도양폭격지기)로 활용하기 위하여 1926년부터 1930년까지 큐슈의 사세보 해군항공대에서 건설하기 시작했다. 1차의 규모는 약 20만평의 부지에 활주로 길이 800m 규모의 공사였다. 1차공사가 끝난 후에는 오무라[大村] 부대의 소수 경비병만이 주둔하였으나, 중일전쟁이 발발하고 도양폭격의 필요성이 해군에서 대두되게 되자 1931년부터 1937년까지 확장공사를 하였다.(김원복, 2008: 44쪽)

C. 알뜨르 비행장은 해군의 비행장으로 중국 공략을 목적으로 1926년 계획되고 1931년에 착공되어 1935년에 약 18만평을 완공하였다.(제주도 동굴연구소, 2005: 48쪽)

이 세 논문 및 보고서는 앞선 향토사학자들보다 구체적인 내용을 제시해주고 있다. 그중에서 김동전의 설명이 가장 자세한데, 1926년에 알뜨르에 해군항공기지를 건립하는 계획을 마련하였다고 하였다. 그 뒤 1931년부터 건설을 시작해 5년 후에 완공했다는 설명은 출처를 명시하지 않고 있어 확인이 불가능하다. 그리고 김원복은 그의 석사논문에서 조금 다른 설명을 시도하였는데, 역시 참고문헌을 소개하고 있지 않다. 1926년에 알뜨르 해군항공기지 건립 계획을 마련하였다는 주장이 어디

서 나온 것인지 궁금하고, 구체적인 자료를 보고 싶다.

그런데 대정 지역주민 강필봉(1921년생)의 증언을 보면, 비행장 건설은 1928년부터 시작되어 1930년에 완성했다고 한다. 그리고 그 이전인 1926년에 일본 비행기가 알뜨르에 내렸고, 마을 사람들이 구경을 했는데, 그 때 제주만이 아니라 함경도 지역 사람들까지 와서 비행기 구경을 했다는 흥미로운 이야기를 남겨 놓았다.

> "내가 여섯 살 때 왕할아방 소상 날 처음으로 일본 비행기가 왔어, ○○ 삼촌네랑 보러 갔어. 이루 가면 이루 봐지고, 저루 가면 저루 봐지고 큰일 났다고 했어. 처음에 비행기가 왔을 때, 제주 사람뿐만 아니라 함경도에서부터 육지 사람들이 비행기 보러 왔어, 구경하러 와서 일주일 동안 먹고 놀고 엿장수, 떡장수, 장사꾼들이 와서 형편이 아니었어. 1전갑 내고 망원경으로 보고 … 일본 놈이 다 보여주었지"(한국관광공사, 2007: 111쪽)

라고 일본의 비행기가 처음으로 제주도 알뜨르에 착륙했을 당시, 그것을 구경한 이야기를 하고 있다. 인터뷰를 했던 박종분은 말미에 "떠들썩하게 행사를 벌여 당시 앞선 일본의 기술을 전시하여 대외적으로 홍보하려 했다는 말씀으로 들었다"고 해설을 붙여 놓았다(한국관광공사, 2007: 111쪽). 아마도 이런 종류의 행사를 벌이고, 이것을 조선 전체에 알렸다면 큰 뉴스였을 것이다. 이것은 일종의 비행기쇼라고 하겠는데, 물론 이 행사는 일본군과는 직접 관련이 없었을 것이다. 그런데 이런 행사를 제주도에서 하면서, 어째서 비행기가 알뜨르 들판에 착륙했을까하는 점을 주목하자. 아마도 이때부터 알뜨르 들판이 비행장으로 적합하다고 알려졌을 것이며, 일본군의 관심을 끌었기 때문이 아닐까 생각된다. 혹시 이 행사 이야기가 알뜨르 비행장 건립 계획으로 잘못 전해진 것은 아닐까 하는 생각도 하게 된다.[3]

그동안 조사한 자료들 중에서 제주도 알뜨르 지역에 해군이 비행장을 건립하는 내용을 담은 문서는 「第3537號 8. 8. 1. 濟州島飛行」이다.[4] 이 문서는 1933년 8월 1일 나가사키 지역에 있는 사세보진수부 사령관이 해군대신에게 보낸 것으로 '濟州島飛行機 不時着陸場'을 조성하고 있다고 밝혀 놓았다. 이를 위해서 대정면 상모리와 하모리의 토지 60,242평을 1932년 8월 9일부터 1933년 3월 10일에 걸쳐 토지를 매입했다고 하였다. 아마도 공사는 토지 매입 이후에 시작되었을 것으로 추정할 수 있다.

〈표 1〉 土地買入의 件 報告

所在地	朝鮮 全羅南道 濟州島 大靜面 上慕里及下慕里
口座名	佐世保鎭守府 所轄 第三區(濟州島 防禦區)
用途	濟州島 飛行機 不時着陸場
數量	60,242 坪　　199,147 平米
價格	10, 843. 56
買入年月日	自 昭和7. 8. 9. 至　8. 3. 10.
訓令年月日 番號	昭和7年 6月 官房機密 第403番 電訓令
備考	
添附書類 : 地形圖 2葉 實測圖 2葉　　(終)	

이 문서의 내용으로 미루어 볼 때, 처음 알뜨르에 항공기지를 조성한

3) 이 행사에 관해서는 다른 기록을 아직 조사해보지 못했다. 앞으로의 과제로 생각하고 있다.

4) 公文備考 昭和8年 K 土木建築 卷11(防衛省防衛研究所)」, 「JACAR(アジア歴史資料センター) Ref.C05023170400.

것은 해군항공대가 본격적으로 주둔하려는 목적보다는 항공기가 오고 가다가 필요에 따라 임시로 중간 착륙하는 용도로 사용할 생각이었던 것 같다. 규모도 크지 않아서 약 6만평(약 20만㎡) 규모의 비행장이 공사 중이라고 하였다. 따라서 언제 공사를 계획하고 시작했는지는 알 수 없지만, 적어도 1933년에는 착공되었을 것이다.

그렇다면 이 정도 규모의 불시착륙장이 왜 필요했을까 ? 일본 제국이 1931년 9월 18일 류탸오후 사건[柳條湖事件, 만주철도 폭파 사건]을 조작했는데, 흔히 滿洲事變이라고 부른다. 이를 구실삼아 관동군이 만주를 점령하여, 괴뢰국가인 만주국을 건설하면서, 중국 침략 전쟁이 본격화한다. 그런데 바로 그 시기에 해군이 알뜨르에 비행장을 건설하기 시작했고, 이 비행장을 불시착용으로 사용하겠다고 했으니, 중국대륙을 침공할 것을 염두에 두고 모슬포에 비행장을 만든 것이라고 보아도 좋지 않을까 생각한다. 모슬포 지역은 제주도에서도 최남단 지역으로 중국과 가장 가까운 거리에 있다. 또 대정읍의 지리적 위치가 태평양 연안에 접해 있고, 주변에 송악산, 단산, 산방산이 있으면서도 넓은 평지와 인접한 곳에 천연항인 화순항이 있다. 아마도 이런 여건 때문에, 이곳에 비행장을 설치한 것이라 짐작된다. 따라서 알뜨르 비행장은 순전히 군사적 목적에서, 그것도 중국과의 전쟁을 염두에 두고 일본 해군이 조성한 것이라고 할 수 있다.

Ⅲ. 중일전쟁 시기 도양폭격과 비행장 확장 공사

중일전쟁이 본격적으로 터지기 얼마 전인 1936년 11월이 되면 제주도 착륙장 증설공사훈령이 내려진다. 증설 훈령 내용을 담은 문서는 「第

2373號 12. 7. 1. 土地買入の件 朝鮮全羅南道濟州島大靜面」이다.[5] 이 문서는 1937년 6월 20일 사세보진수부 사령관이 해군대신에게 보낸 것으로 알뜨르 비행장 부지 확장을 위한 토지 매입을 보고하는 내용을 담고 있다.

〈표 2〉 土地買入의 件 報告

所在地	朝鮮 全羅南道 濟州島 大靜面
口座名	佐世保鎭守府 所轄 第三區 (濟州島 避難場)
用途	濟州島 着陸場 增設 敷地用
數量	147,257 坪 486,800平米
價格	27,582. 770
買入年月日	自 昭和12. 1. 13. 至 12. 2. 26.
訓令年月日 番號	昭和11年 11月 17日 官房機密 第3023號 訓令
備考	
添附書類 : 地形圖 2葉 實測圖 2葉 (終)	

자료에 의하면 "佐世保 진수부 소속 第1濟州島避難場" 증설을 위해 토지 147,257평(486,800㎡)을 27,582원 77전에 매입했다. 1936년 11년 15일에 사들이기 시작해서 이듬해인 1937년 2월 26일에 완료했다. 비용은 1936년도 만주사변 비용 항목에서 지출하도록 되어 있었다. 이렇게 제주도 피난용 착륙장을 6만평 규모에서 14만 7천 평을 늘려 20만 여 평으로 증설하는 공사는 중국과의 전쟁을 염두에 두고, 비행장의 필요성

5) 『公文備考』 昭和12年 K 土地建築 卷 9, (防衛省防衛研究所) JACAR(アジア歴史資料センター) Ref. C05111121000.

이 훨씬 커졌기 때문에 진행된 것임이 확실하다. 물론 최소한의 비용을 지불한 것으로 되어 있지만, 사람들이 살고 있는 마을과 농경지를 3달 10일 만에 모두 매입하였다고 하는데, 이처럼 신속한 매입은 경찰의 입회하에 일방적 강제적인 방법을 동원하지 않고는 불가능했을 것이다.[6]

알뜨르 비행장이 실제로 사용되고 주목을 받기 시작한 것은, 1937년 8월 중순의 일이다. 7월 7일 루거우차오[盧溝橋]사건을 계기로 중국 북부에서 시작된 중일전쟁은, 8월에 들어서자 중부 지역으로 확대되면서 전면전으로 발전한다. 이 때 8월 13일의 일본 각료회의에서 육군 2개 사단의 상하이 증파를 결정했다. 그러자 해군은 이에 대항이라도 하듯, 15일부터 국민당 정부의 수도 난징[南京]에 대한 渡洋爆擊을 결정했다. 도양폭격이란 바다를 건너서 폭격을 한다는 뜻이다. 1930년대 당시로서는 바다를 건너 엄청난 거리를 날아가서 폭격을 감행한다는 것을 상상도 하지 못했던 시절이었다. 그런데도 일본 해군 수뇌부가 이런 결정을 내린 배경에는 새로 개발된 폭격기에 거는 기대가 있었기 때문이었다.

당시 일본군대는 육군과 해군만 있고 공군이 없었다. 그런데 육군과 해군은 서로 사이가 나빴다. 그래서 비행기가 발명된 20세기 초부터 일본의 육군과 해군 각각 비행기를 도입하고, 항공부대를 육성하기 시작했다. 일각에서는 空軍 창설 제안도 있었지만, 진지하게 검토된 적은 한 번도 없었다. 공군을 창설하기 위해서는 육군과 해군이 서로 크게 양보를 해야 했는데, 그런 일은 없었다. 결국 통합 공군은 몽상으로 그쳤고, 결국 육군항공부대와 해군항공부대가 별개로 태평양 전쟁까지 활동했다(太平洋戰爭研究會, 2003: 22쪽).

때문에 용어도 제각각인데 비행장을 건설하면서도 육군은 비행장, 해

6) 그러나 우리는 아직도 이에 관해 조사한 결과를 갖고 있지 않다. 당시 주민이 생존해 있을 가능성은 적지만, 현지 조사를 통해서 당시의 매입과정을 조사할 예정이다.

군은 항공기지라 불렀다. 그러니 해군이 건설한 알뜨르는 항공기지라고 불렀을 것이다. 해군항공대에는 艦載航空隊와 地上航空隊의 두 종류가 있었다. 함재항공대란 항공모함에 실린 비행기를 중심으로 편성된 부대이고, 지상항공대는 특정 지역의 방어와 폭격기 등을 위해서 설치된 것이다. 흔히 일본 해군항공대하면 함재항공대를 생각하기 쉽지만, 항공모함 함상에서 운용하는 비행기는 물론이고 水上機, 哨戒機, 폭격기 등 다양하였다. 그 중에 가장 두드러진 것 중에 하나가 바로 폭격기였다. 항공모함에서 발진할 수 있는 비행기는 單發 엔진의 공격기뿐이지만, 지상항공기지에서 발진하는 육상공격기는 많은 폭탄을 싣고 먼 거리를 날아갈 수 있는 장점을 갖추고 있었다. 그래서 일본해군은 장거리 폭격이 가능한 폭격기를 개발했는데, 그 대표적인 것이 만주사변부터 사용하기 시작한 95식 陸上攻擊機와 미쓰비시[三菱]중공업이 생산한 96식 육상공격기라는 두 종류의 폭격기가 있었는데, 둘 다 中型 육상공격기, 즉 中攻이었다. 해군은 육상에서 발진하는 공격기로서, 4발 엔진을 갖춘 大型攻擊機, 줄여서 大攻을 계획하고 있었으므로, 이것과 구별하기 위해서 中攻이라고 불렀다. 1933년에 미쓰비시가 제작하기 시작하여, 1936년부터 생산된 96식 육상공격기(G3M)는 95식보다 크기는 작은 중형이었지만, 성능이 훨씬 뛰어났기 때문에, 1937년부터 시작된 중일전쟁에 본격적으로 투입되었다(巖谷二三男, 1955 : 54, 7쪽).

중국본토 폭격을 위해서 일본 해군은 여러 지역의 항공대를 모아서 제1연합항공대를 편성하였다. 1차 목표로 난징을 공습하기로 했는데, 이를 위해서 지바현[千葉縣]에 있는 키사라즈[木更津] 항공기지와 큐슈의 카노아(鹿野) 항공기지로부터 비행기들이 나가사키현[長崎縣]의 오오무라[大村] 항공기지로 이동, 집결했다. 이 항공기지가 중국에 가장 가까운 곳이었기 때문에 모든 폭격기가 이곳에 모여 출격하기로 했던 것이었

다. 그러나 폭격기의 비행가능 거리를 생각할 때, 오오무라에서 출발하더라도 폭격을 하고 일본으로 돌아오는 것이 불가능했다. 그래서 결국 오오무라 항공기지에서 이륙하여 난징을 폭격한 다음에는 제주도 항공기지인 알뜨르비행장에 착륙하도록 한 것이었다.

1937년 8월 당시 해군 비행단 장교였던 이와야 후미오[巖谷二三男]는 오무라 항공기지에서 제주도 항공기지로 파견 나왔던 경험담을 『中攻』이라는 책에 기록해 놓았다. 도양폭격을 마치고 돌아오는 폭격기들을 제주도 알뜨르 비행장에서 맞이할 준비를 하는 것이 그의 임무였다. 그에 의하면 당시 제주도 항공기지에는 활주로만 덩그러니 건설되어 있었고, 약간의 임시 막사만 있었지, 별다른 시설이 없었던 듯하다.

오무라 항공기지에서 폭격기들이 발진해서 난징 폭격을 시작하자, 그는 제주도 알뜨르 항공기지에 임시로 지은 電信室 바라크에서 대기했다. 오무라에서 출격한 폭격기들이 난징 폭격을 마치고 제주도로 오기를 기다렸는데, 폭격기들이 예정보다 늦게 제주도로 돌아왔다고 한다. 오무라를 출발할 때는 문제가 없었지만, 도중에 태풍 때문에 악천후가 발생하여 비행기들이 어려움을 겪고, 흩어질 수밖에 없었다는 것이다. 폭격기 중에 대부분은 제주도로 돌아왔지만, 중국에서 추락당한 것도 있었고, 돌아온 비행기 탑승원 중에 중상자도 있었고, 사망자도 있었다고 했다. 때문에 폭격기들이 알뜨르 비행장에 속속 도착하면서 이와야 후미오는 부상자 치료와 사망자 시신 수습 등으로 바쁠 수 밖에 없었다. 그리고 제주도 알뜨르 비행장에 착륙한 비행기들이 다음 날 다시 난징 공격을 떠나도록 명령이 내려져 있었기 때문에, 빠른 시간 안에 폭격기 정비를 마쳐야 했다(巖谷二三男, 1955 : 58-63쪽).

이 난징 도양폭격을 일본 해군성은 '세계 항공전 사상 미증유의 대공습'이라고 발표하였고, 당시의 신문도 '쾌거'로 칭송하고, 많은 기사를 게

재했다. 당시 일본 언론에서는 일제히 "일부러 악천후를 이용해서 적의 수도 南京을 비롯해서 南昌 기습을 결행하였다고 보도하였기 때문에, 제주도를 발판으로 실시된 폭격은 '渡洋爆擊의 壯圖'로 알려지면서 유명해졌다(巖谷二三男, 1955: 64쪽).

이후, 난징·상하이 등지로의 해양폭격 거점은 제주도로 옮겨져, 제주에서 출발해서 폭격을 실시하게 되었다. 한편 무릉리 주민 강필봉씨는 그 당시에 비행장에서 대규모 폭발이 있었다고 기억하고 있었다. 기억의 내용은 다음과 같다.

> … 지나사변 난 때부터 여기서 계속 폭격하러 비행기가 계속 나갔어. 모슬포 비행장에서 비행기가 지나(중국) 공격하러 가는 걸 우리가 봤는데, 비행기가 뜨면 하여간 서쪽으로만 가. 한번은, 그러니까 폭탄이 비행장에 떨어져서 폭발했어. 이 모슬포 비행장에서. 비행기가 뜨다가 폭탄이 떨어진 거주. 가을 때인데, 우리가 농장에 가면서 보니까 '쾅'하는 소리가 무릉리까지 나고, 땅이 '드르르'해. 아! 보니까 비행장에서 폭발된 거라. 연기가 이 집 정도로 뭉크러져서 둥둥 하늘 위로 떴어. 폭발사고 난 게 대동아전쟁 전이지. 사람들이 다치고 아니 다친 건 모르겠는데, 하여간 오발해서 폭발된 거라(조성윤·지영임·허호준, 2007: 373쪽).

강필봉씨가 기억하는 비행기 폭발사고는 알뜨르 비행장에서 있었던 가장 큰 폭발 사건이었을 것이다. 이 사건에 관해서는 이와야 후미오의 책에도 기록되어 있다. 그에 의하면 95식 중형폭격기의 폭발사고였다고 한다. 제주도로 거점을 옮긴 폭격기 부대는 제2차로 다시 수도 난징, 제3차로는 상해 주변의 철도, 철교의 폭파를 실시하였다. 그러다가 10월 24일 모슬포 알뜨르 비행장에서 95식육공기 4대가 연료, 폭탄을 가득 싣고 출격 준비를 마친 상태로 대기하고 있었다. 그런데 그 중 한 대에서 원인

을 알 수 없는 화재가 발생했다. 불은 순식간에 다른 비행기에도 옮겨 붙어 나란히 있던 4대가 모두 화염에 휩싸이고, 엄청난 대폭발이 일어났다고 한다. 당시 95식 육공기는 96식에 비해 구식으로 다른 기지에는 전혀 남아 있지 않았다. 따라서 95식 육공기는 이 폭발로 모두 사라져 버렸다고 한다(巖谷二三男, 1955: 70쪽).

제주도로부터의 난징 공습은 36회, 연 600기, 투하폭탄 총계는 300톤에 이르고, 난징의 많은 시민이 살상되었다. 그러나 1937년 11월에 일본군이 상하이 부근을 점령하여 그 곳에 비행장을 마련하면서 오무라 해군항공대의 본거지는 상해로 이동하였다. 본거지 이동 후 제주도는 다시 조용한 섬으로 돌아갔지만, 제주도 항공기지에는 오무라 해군항공대의 연습항공대가 설치되었다. 제주도에 주둔한 오오무라 해군항공부대는 모슬봉 앞 지금의 해군 9506부대의 자리에 위치하였다(츠카사키 마사유키, 2004, 225-226쪽).

Ⅳ. 태평양 전쟁기의 알뜨르 비행장 확장 공사

1941년 태평양전쟁이 시작되기 직전인 11월에 佐世保鎭守府로부터 鎭海警備府를 독립시켰다. 이것은 진해경비부에게 한반도 해안지역과 제주도의 경비 감시활동을 하도록 독자적인 권한을 부여한 것이라고 생각된다. 제주도는 그 관할 하에 들어갔다. 그 이후에도 태평양전쟁 기간 내내 제주도에 전투 병력은 거의 배치되지 않았다. 조선군도 여수요새사령부로 제주도의 방위를 담당시키기로 했지만, 직접 병사와 장비를 파견한 것이 아니고, 정세의 변화에 따라 부대를 파견한다는 정도의 계획만 갖고 있을 뿐이었다.

그런데 주목할 것은 대정 지역 알뜨르 기지에는 공사를 담당하는 부대가 배치되어 있었고, 이 해군부대에 의해 공사가 계속 이루어지고 있었다는 점이다. 대정지역주민 강필봉의 증언에 의하면 1941년에 오무라 병사 건물을 짓기 위해서 인천에서 기술자가 왔고, 그는 이 기술자 밑에서 군대 막사를 짓는 작업을 함께 하면서 목수 일을 배웠다고 한다. 그러면서 그해부터 1945년 전쟁이 끝날 때가지 줄곧 작업에 동원되었다고 증언했다. 구체적으로 어떤 작업이었는지는 알 수 없지만, 목조 건축물을 계속해서 지어 나가고 있었다는 추정은 충분히 가능하다.

대정 무릉리가 고향인 문상진(1926년생)도 "모슬포 비행장에 처음 간 건 열 일곱 살 때였어. 그때 대동아전쟁 나니까 그곳 비행장에서 한 3년 계속 일했지. 처음 모슬포 비행장 갈 때는 비행장을 막 확장시킬 때주게. 처음에는 비행장을 그렇게 크게 확장시키지 않았다가, 이젠, 그 지나사변이 나서, 왜놈들이 전쟁을 하게 되니까 비행장을 아주 확장 시켜 주게. … 그렇게 비행장을 한 3년 해도 다 못했어. 저, 삽하고 곡괭이, 그런 걸로 일을 하니까 몇 년을 끌어버린 거지."(조성윤 · 지영임 · 허호준, 2007: 368쪽)라고 하여 3년 동안 동원되었다고 말하였다.

당시 알오름 진지구축 작업에 동원됐던 오형승(1926년생, 2006년 12월 10일 채록, 채록자 허호준) 역시 "18살 때인 1942년에 동리 주민 30여명과 함께 알뜨르로 동원된 후, 알오름에 갱도진지동굴 굴착작업에 3년 동안 투입됐다. 알오름에서 갱도진지를 만드는 일은 육체적으로 매우 힘들었다. 거미줄형으로 미로같이 굴착했는데, 십장이 위치표시기를 가지고 다니면서 방향을 말해주곤 했다. 작업에 동원된 사람들은 대부분 제주도 주민들이었고 십장을 육지 사람들이 맡기도 했다. 너비는 한 칸(8자), 높이는 3~4m 정도인데, 굴착에는 곡괭이를 주로 이용했고, 천정은 나무사다리 위에 올라가 작업했다."고 증언했다.

이러한 증언으로 미루어 볼 때, 우리가 주목하는 것은 제주도 항공기지 제3차 확충공사에 관한 것이다. 2차 공사를 마친 것이 1938년경이라고 생각되는데, 그 이후부터 제주도 항공기지는 오무라 항공기지 파견대로서 자리를 잡았고, 훈련장의 역할을 하고 있었다. 그런 가운데 알오름 갱도진지동굴을 비롯한 모슬포 알드르 비행장과 부속 시설, 식량저장소, 연료고, 목구공장, 화약고 등은 1941년부터 일본 해군에 의해 구축되기 시작해서, 1945년까지 여러 가지 크고 작은 공사가 계속 진행되고 있었다는 생각이 든다.

현재 우리는 1차, 2차 때처럼 사세보진수부, 또는 새로 독립한 진해경비부가 작성한 항공기지 확장을 계획했던 문서를 갖고 있지 않다. 그러나 한창 확장 공사가 진행 중이던 시기의 문서와 전쟁이 끝난 다음 현황을 정리한 문서가 남아 있으므로, 이를 통해 당시 상황을 정리해 볼 수 있다. <표 3>과 <표 4>는 모두 당시 대정읍 알뜨르 비행장을 중심으로 진행되었던 확장공사의 내역을 보여주는 자료이다. <표 3>은 전쟁이 끝난 직후 일본군이 작성해서 미군에게 제출한 『진해경비부 인도목록』에 실려 있는 자료인데, 제주도 항공기지에 건설한 시설의 내역이다.[7] 우리는 이표를 통해서 당시 알뜨르 항공기지 내에 어떤 시설을 계획하고 만들어 갔는지를 개략적으로 파악할 수 있다. <표 4>는 이보다 앞선 1945년 3월에 작성된 서류인데,[8] <표 3>보다 상세한 내용을 담고 있을 뿐만 아니라 대부분의 시설 공사가 1943년에 시작되었으며 비행장 내의 각 개별 공사가 어느 정도 진척되어 있는지 아주 세밀하게 실태를 보여

7) 濟州島航空基地, 鎭海警備府 引渡目錄 (防衛省防衛研究所) JACAR(アジア歷史資料センター) Ref.C08010531800.

8) 「鎭海警備府管區 作戰地區 工事現狀報告 濟州島 海軍航空隊」昭和20年 3月 20日. 『土木建築 卷41』, 日本防衛研究所圖書館.

주고 있다.

<표 3>의 내용은 전쟁이 끝난 다음 미군에게 보고하기 위해 작성한 것이므로, 간략한 형태로만 작성되었다. 그러나 1945년 3에 작성된 <표 4> 해군 항공기지(알뜨르) 건설계획과 진척상황의 내용은 <표 3>보다 더 자세하다. 그리고 항목들 중에서 상당 부분이 겹치기도 하는데, 이것은 아마도 항공기지 건설 현장의 여러 공사구역의 진행상황을 한데 묶어서 작성하면서 발생한 현상이 아닌가 생각된다. 전체적인 개요를 파악하기에는 <표 3>이 편리하지만, 구체적인 내용을 보려면 역시 <표 4>를 잘 살펴야 할 것이다.

〈표 3〉 제주도 항공기지 201部隊

명칭	수량	가격(엔)	적요
토지(土地)	2,200,000㎡	4,500,000	항공기지(航空基地)
비행장(飛行場)	1,200,000㎡	7,500,000	
유도로(誘導路)	100,000㎡	450,000	
엄체(掩体)	20개	850,000	
수도(水道)	1식	750,000	
터널(隧道)	57,000㎡	2,200,000	
청사(廳舍)	2동	180,000	
사관사(士官舍)	2동	210,000	
병사(兵舍)	17동	690,000	
공장(工場)	17동	520,000	
격납고(格納庫)	13동	1,950,000	
전신소(電信所)	7동	720,000	
병사(病舍)	3동	150,000	
창고(倉庫)	11동	450,000	
부속가(附屬家)	16동	680,000	

잡공작물(雜工作物)	1식	790,000	
숙사(宿舍)	15동	150,000	
전기설비(電氣設備)	1식	760,000	
급수설비(給水設備)	1식	250,000	
계		23,750,000	

출전 : 濟州島航空基地, 鎭海警備府 引渡目錄 (防衛省防衛研究所) JACAR(アジア歷史資料センター) Ref.C08010531800.

〈표 4〉 해군항공기지(알뜨르) 건설계획과 진척상황 실시부대: 鎭警 201부대

시설	계획		현상		공사시기
	구조	수량			
유개엄체(零戰)	콘크리트	6동	준공	100%	1943. 11.
위와 같음	콘크리트	14동	준공	100%	1943. 12.
유개엄체(中攻)	콘크리트	10동		8%	1944. 4~8
무개엄체(零戰)	張石, 土壘	艦攻 10개, 零戰 12개	준공	100%	1944. 7~9.
潤滑油 및 塗料庫 燃料庫	隧道 (지하터널)	길이 286m, 면적 715㎡		98%	1943. 10 ~1944. 2.
誘導路	輾壓	6,500m		92%	1944. 7.~9.
燃料格納施設	張石, 土壘	8개소	준공	100%	위와 같음
爆彈庫	覆土式 콘크리트	1동		80%	1943. 10.~11.
受信所	위와 같음	4m×13m		48%	1943. 10.~11.
送信所	위와 같음	4m×16m		15%	위와 같음
飛行隊指揮所	위와 같음	3m×17m		63%	위와 같음
自力發電所	위와 같음	5m×22.5m		35%	위와 같음
高角砲	콘크리트	4문	준공	100%	1943. 11. ~1944. 3.
高射機銃	콘크리트	6문	준공	100%	위와 같음
高架水槽掩體	石積	1개	준공	100%	1944. 7.~8.

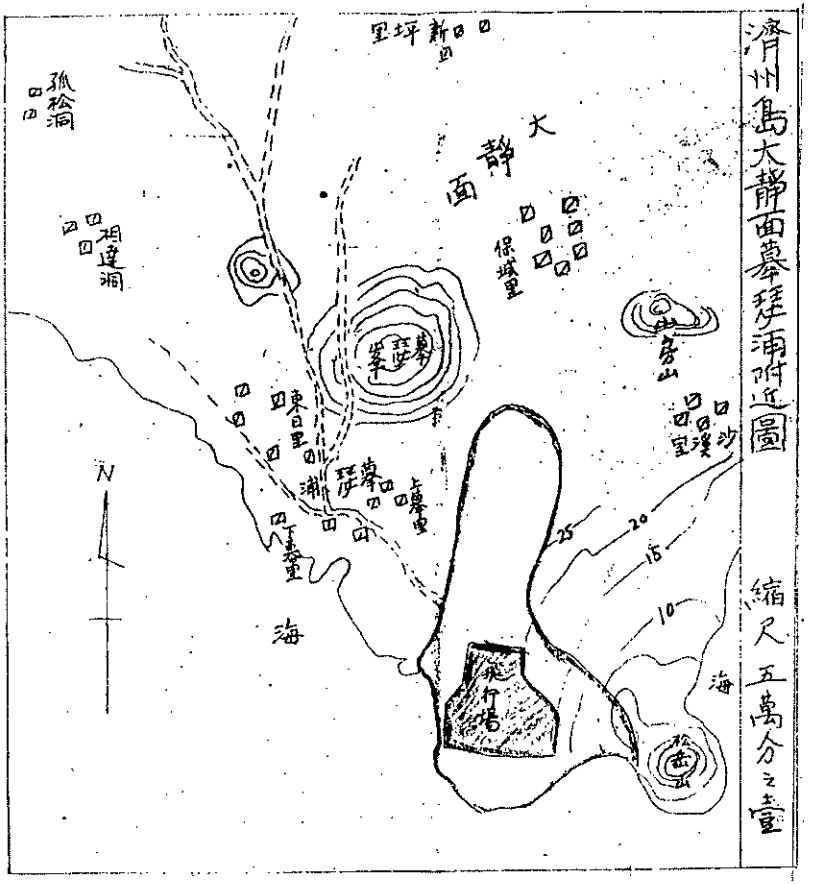
飛行掩體場 및 運搬路	輾壓	1개처	준공	100%	1944. 8~9.
工員宿舍	石積 木造	5.4m×18m 10동	준공	100%	1943.10. ~1944. 2.
烹炊所	粗石積, 木造	7.2m×18m 1개	준공	100%	위와 같음
浴湯	위와 같음	5.4m×10.8m1개	준공	100%	위와 같음
便所	木造	2.7m×5.4m 5개	준공	100%	위와 같음
周圍柵	위와 같음	750m	준공	100%	위와 같음
火藥庫	隧道	연장12m, 면적30㎡	미착수	0%	1944. 3.~4.
僞裝	芝植, 植樹	각 시설		5%	1944. 3.~8.
方位測定所	覆土式 콘크리트	2.5m×3.8m 1동		60%	1943. 10.~12.
交換機室	위와 같음	4m×4m 1동		15%	1944. 4.~6.
木具工場	隧道	4m×108m	坑口出掘鑿中	7%	1944. 2.~7.
金屬工場	위와 같음	4m×144m	위와 같음	8%	위와 같음
木工 金工 附屬工場	위와 같음	4m×4.2m	위와 같음	6%	위와 같음
發動機整備場	위와 같음	4m×121.5m	24.5m進坑	20%	위와 같음
프로펠러 調整場 計器試驗場	위와 같음	4m×55m	2.8m進坑	7%	위와 같음
地下居住施設	위와 같음	2.5m×435m	110m進坑	26%	위와 같음
地下格納施設	위와 같음	4m×107.5m	坑口出掘鑿中	4%	위와 같음
地下治療施設	위와 같음	3m×268m	44.6m進坑	18%	위와 같음
變壓器掩體	콘크리트	15개	8개 종료	50%	1944. 4.~6.
高角砲 兵舍	WI法,覆土法	8m×24m 1동		65%	1944. 3.~4.
需品庫	위와 같음	8m×20m 1동		50%	위와 같음
烹炊所	위와 같음	4m×24m 1동		85%	위와 같음
便所·洗面所	위와 같음	3m×24.5m 1동		85%	위와 같음
機銃兵舍	WI法,覆土法	8m×24m 1동		65%	1944. 4.~5.

烹炊所	위와 같음	4m×12m 1동		45%	위와 같음
便所・洗面所	위와 같음	3m×13.5m 1동		70%	위와 같음
工員宿舍	石積 木造	8m×25m 1동		40%	1944. 4.~6.
烹炊所	木造	8m×24m 1동	기초공사중	10%	위와 같음
浴湯	위와 같음	8m×18m 1동		8%	위와 같음
便所	위와 같음	3m×9m 4동		5%	위와 같음
門과 周圍 柵	위와 같음	17곳 490m		5%	위와 같음

출전 : 「鎭海警備府管區 作戰地區 工事現狀報告 濟州島 海軍航空隊」昭和20年 3月 20日, 『土木建築 卷41』, 日本防衛研究所圖書館.

우선 <표 3>에서 토지를 보면 확장 면적이 2,200,000㎡(665,602평)로 1937년 증설 계획 당시의 증설 면적 486,800㎡(147,257평)의 4배를 넘는 수준으로 확장하고 있음을 알 수 있다. 1933년도에 처음 불시착륙장으로 건설할 때는 6만평의 규모에 지나지 않았지만, 1937년도에 증설하면서 14만평을 넓혀 모두 20만평 규모가 되었다. 하지만 여기다 60만평 규모를 다시 늘린다면, 모두 80만평의 엄청나게 넓은 규모로 확장하는 것이 된다. 알뜨르 비행장의 모체라고 할 수 있는 오무라항공기지의 규모가 80만평인데, 이것과 같은 규모로 확장한다는 것은 제주도 항공기지를 일본 내 주요 항공기지와 같은 급으로 키우겠다는 발상에 기초한 것이라고 생각된다.

〈그림 1〉 제주도대정면 모슬포부근도

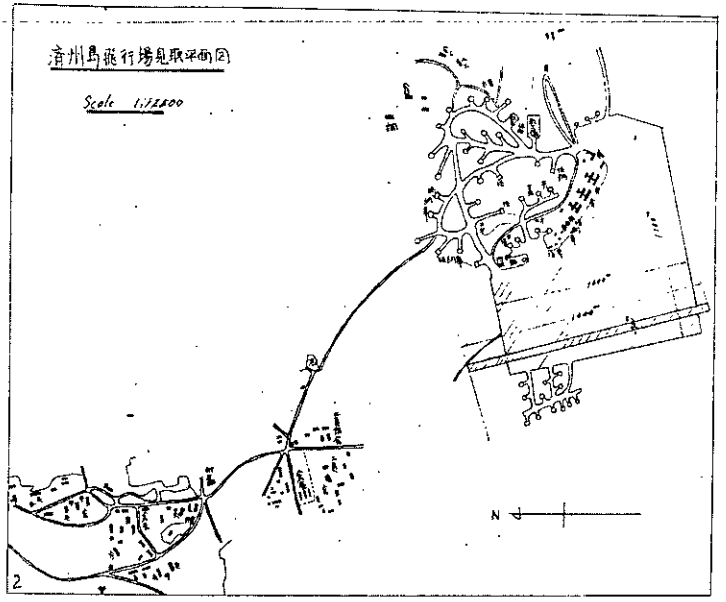


출전 : 航空基地圖(朝鮮・台湾・支那) 濟州島大靜面摹瑟浦附近圖,
청구기호 ⑤ 航空基地87, , 日本防衛研究所圖書館.

<표 4>를 중심으로 제3차 확장공사가 시작되기 전까지 공사 진척 사항을 보면, 유개엄체는 20동, 무개엄체 22개, 연료격납고 8개소, 고각포 및 고사기관총 10문, 숙소 및 부대시설 등은 공정이 100% 완료되었다. 또 연료고와 유도로 폭탄고 등은 80% 이상 진행되었다. 이밖에 송수신

소, 비행대지휘소, 발전소, 방위측정소, 목공장 등은 진척율이 5~65% 사이이다. 따라서 제3차 확장공사는 미완성 시설들을 중심으로 진행되었을 것이다. 유개엄체, 폭탄고, 송수신고 등은 콘크리트 구조물이며 연료고와 화약고, 목구공장 등은 지하 터널(동굴)에 배치하고 있다. <그림 1>에서는 지하 터널로 이 시설들이 이어지고 있음을 표시하면서, 그 입구에 이름을 적어 놓고 있다.

〈그림 2〉 제주도비행장 평면도



출전 : 航空基地圖(朝鮮 · 台湾 · 支那) 濟州島飛行場見取平面圖, 청구기호 ⑤航空基地87, 日本防衛研究所圖書館.

<그림 1>을 통해서 우리는 대정면 지역에 기존의 비행장 위치와 새롭게 확장된 항공 기지 전체의 모습을 볼 수 있다. <그림 2>는 좀더 구체적으로 알뜨르 비행장에 각종 시설을 어떻게 배치하고 있는지를 보

여주는 평면도이다. 현지조사에서 확인된 현재 남아있는 유물과 <표 3>, <표 4>, <그림 1>과 <그림 2>의 내용을 비교해 보자.

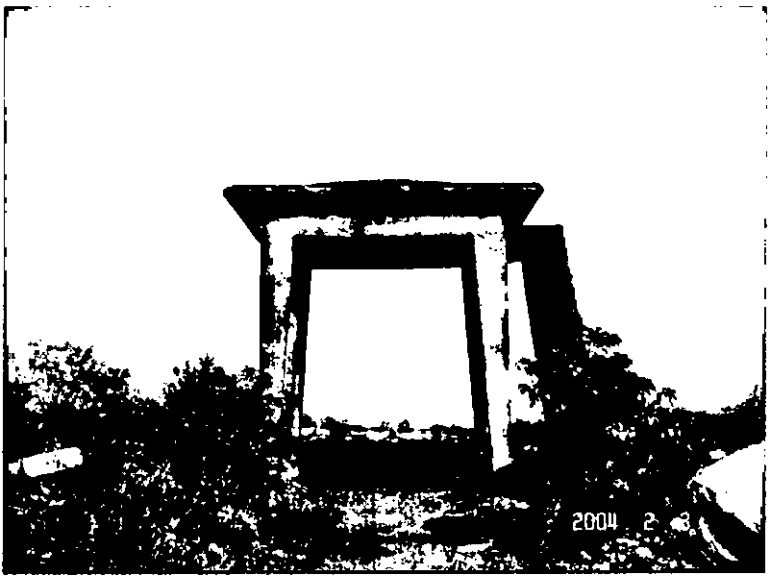
우선 <그림 1>에서 보듯이 항공기지가 송악산 옆의 바닷가에서 가장 평탄한 지역을 중심으로 자리 잡고 있는 것을 볼 수 있다. 1933년 처음 건설할 당시, 그리고 1937년부터 증설한 곳이 아래쪽의 활주로와 격납고, 그리고 각종 비행기 관련 시설이라면, 새롭게 늘어나는 지역은 대부분 오늘날 해병대 부대가 들어서 있는, 그 당시부터 지역 주민들이 大村兵舍라고 불렀던 해군의 각종 숙소를 비롯한 부대시설이 들어섰던 지역이 마치 엄지손가락 모양으로 불쑥 올라온 모습을 하고 있다.

그 한 가운데 飛行場이라고 표기된 부분을 주목하기로 하자. 비행장은 1,200,000㎡의 면적으로 만들고 있었는데, <그림 2>에서는 활주로가 오늘날과 비슷한 모습으로 좁고 긴 모양을 보여주고 있지만, <그림 1>에서 보면 거의 직사각형, 또는 병모양의 펑퍼짐한 모습을 하고 있다. 이 활주로는 지금도 옛 모습 그대로 남아 있다. 현장에 가서 확인한 결과 어느 부분이 좁은 직사각형 부분인지 전혀 확인할 수 없었다. 넓은 잔디밭 형태의 비행장 滑走路는 시멘트나 아스팔트가 아닌 떼[張芝]를 떠다가 뒤집어서 깔고 밟아서 다지는 방식을 사용한 것으로 보인다. 그리고 어느 한 쪽 길을 정해서 비행기가 뜨고 내리도록 한 것이 아니라, 어느 방향에서도 이착륙이 가능한 형태로 조성되었음이 특징이다.

가미치카씨의 증언에 따르면 오오무라의 비행장은 사각형의(정방형의) 잔디밭이었다고 했다. 별도의 활주로가 없었다. 그러니까 비행기가 사방 어디서든지 뜨고 내릴 수 있었다. 지금처럼 아스팔트가 깔린 활주로를 이용하지 않았다. 모슬포의 알뜨르 비행장도 넓은 잔디밭이어서 옛날에는 활주로라는 공간이 따로 있었던 것이 세월이 지나면서 없어져 버렸는가 하고 생각을 했었는데 이것은 현대의 공항을 전제하고 생각했

기 때문에 상상한 것이었다.[9]

〈그림 3〉 관제탑으로 알려진 전적지 잔해



알뜨르 항공기지 현장을 답사하다 보면 가장 눈에 잘 보이는 것이 <그림 3>의 잔해이다. 높이 3~4미터짜리의 탑처럼 보이는데, 가파른

9) 1943년부터 1945년 기간 동안 오무라 해군 항공기지 바로 옆에 자리 잡고 있던 해군 항공창에서 근무한 바 있는 神近義光씨의 증언에 의하면, 당시 오무라 해군 항공기지의 넓이도 80만평이었으며, 비행장이 거의 정사각형에 가까웠다고 한다. 그리고 별도의 항공관제탑은 없었다고 했다. 그는 당시 비행기는 제트 비행기보다는 프로펠라 비행기가 중심이고, 바람의 영향을 크게 받기 때문에, 바람이 부는 방향에 따라서 착륙 또는 이륙하는 방향을 수시로 바꿔야 했고, 그 때문에 사방으로 뜨고 내릴 수 있어야 했다고 설명하였다. 서로서로 상대방 비행기를 눈으로 확인할 수 있던 시절에 그리고 비행기가 많지도 않던 시기에 관제탑에서 일사불란하게 움직이도록 명령을 내릴 필요가 없었던 것이다(면담은 2012년 2월 3일 일본 나가사키현 오무라시 가미치카써 자택에서 이루어짐).

계단이 놓여 있다. 학생들이 20명 이상 올라갈 수 있을 만큼 넓기도 하다. 이것을 두고 그동안 연구자들이 관제탑이라고 생각했었다. 츠카사키도 활주로 자리 중앙에서 동쪽에 위치한 4개의 다리로 서 있는 콘트리트 구조물을 관제탑이라고 생각했다(츠카사키 마사유키, 2008: 377쪽). 나도 그렇게 생각했다. 그러나 이 자리가 관제탑이 아니라 급수대였다고 추정하는 사람도 있었다. 당시 목수로 일했던 강필봉씨도 급수탱크를 올려놓았던 곳이라고 증언했으며, 이것도 해방 전 일본군이 아니라 해방 후 한국군대가 만들었던 제1훈련소에서 세워졌고 사용되던 것이라고 말하고 있다(한국관광공사, 2007: 115-7쪽). 강필봉씨의 증언을 받아들인다면, 그리고 가미치카씨의 증언을 감안한다면, <그림 3>의 유적은 관제탑 자리가 아니다. 해방 후 한국 육군이 이곳을 제1훈련소로 사용할 때, 필요에 의해 급수대를 세웠던 것으로 보는 것이 좋을 것이다.

誘導路는 활주로에서 格納庫와 掩体까지 이동하는 길을 가리키는데, 100,000㎡로 계획되었다. 1944년 9월말까지 92%가 완성되었다면, 거의 다 만들어진 것으로 볼 수 있다. 그러나 전쟁이 끝난 후 이 길들은 이미 사라졌고, 농경지로 바뀌었다. 그밖에 사무실로 사용하는 廳舍 2동, 장교 숙소인 士官舍 2동, 일반 사병들 숙소인 兵舍 17동, 工場이 17동, 電信所 7동, 의료시설인 病舍 3동, 倉庫 11동 등으로 구성되어 있고, 부속 건물들이 있었다.

탄약고는 현재 백조일손지묘가 있는 장소에 완성되었던 것으로 「항공기지위치도」, 「시설위치도」에 기록이 남아있다. 그러나 전후 미군에 의해 폭파·파괴되어 현재는 지형만 남아있으며 흔적은 남아있지 않다. 이 폭탄고의 파괴된 모습은 미군이 무장해제할 당시의 사진에도 남아있으며, 완성·사용한 것은 틀림없다.

15%가 완성된 송신소는 「시설위치도」에는 섯알오름에서 북방으로

1km 이상 떨어진 곳에 위치하고 있다. 이 근처의 현장조사는 아직 진행 중이긴 하지만, 현재 이에 해당하는 콘크리트 건조물은 발견되지 않았다. 마찬가지로 15%가 완성된 교환기실은 「시설위치도」 및 「항공기지 위치도」에도 찾아볼 수 없고 그와 비슷한 유물도 발견되지 않았다. 송신소, 교환기실은 미완성으로 끝났을 가능성이 높다고 츠카사키가 추정하고 있다. 그러나 나는 송신소 시설이 다름 아닌 주민들이 이교동 통신시설이라고 알고 있는 시설물이라고 추정한다. <그림 4>의 이 시설은 해방 후에는 국군의 탄약고로 쓰기도 하여 주민들 사이에서는 '탄약고'로 알려져 있다. 한 때는 언덕에 우뚝 서 있는 굴뚝이 동네 이정표 역할을 하기도 했는지 굴뚝에 '이교'라고 큼직하게 쓴 글자가 남아 있다. 이 시설을 송신소로 추정하는 이유는 알뜨르 비행장 활주로 가까운 위치에 있는 통신 벙커시설을 수신소로 추정하기 때문이다. 좀더 설명하면 당시에는 모르스부호를 이용한 전신시설을 이용해서 통신이 이루어졌는데, 송신과 수신을 한 곳에서 하게 되면, 전파간의 상호 간섭 때문에 혼선이 생긴다고 한다. 이 혼란을 막기 위해 송신소와 수신소를 가능한 한 멀리 떨어 뜨려 놓았다고 한다. 그래서 섣알오름 쪽이 아닌 이교동 쪽에 수신소와는 1km 이상 떨어진 곳에 자리 잡은 것이라고 본다.

〈그림 4〉 이교동 송신 시설

한편 콘크리트시설의 잔해가 관제탑 남쪽에 상당한 규모의 콘크리트 기초가 남아있는데 사무실, 숙소 및 격납고의 기초로 추측된다. 또한 관제탑 북쪽의 「ㄱ」자형의 콘크리트 둘레는 뚜껑을 덮을 수 있는 구조로 되어 있는 점으로 볼 때 반지하식의 탄약고로 추측된다. 관제탑주변의 地面 콘크리트가 전쟁 중에 만들어진 것이라면 이착륙장 주변에 깔려있던 것으로 생각할 수 있다. 또 섣알오름 북쪽에 있는 콘크리트 잔해는 금속공장·목재공장의 기초 등으로 사용된 듯하다.

그리고 주목할 것은 건설을 담당한 부대가 진해경비부의 시설부 제201부대였다는 점이다. 이 부대의 편성 내역은 분명하지는 않지만, 600

명에서 1,000명이 안 되는 규모로 여겨진다. 해군의 특설설영대 정원표에서는 「갑」 편성이 953명, 「을」 편성이 638명이었기 때문이다. 이들은 비행장 확충공사, 오무라 병사 신축, 상수도 설치 등의 작업을 했다. 여기에 1944년 11월 제408 특설경비 공병대가 배치되어, 비행장 복구축성에 협력할 임무를 부여받았다. 이 병력은 약 930명으로 1/3이 일본인, 1/3이 제주도민, 1/3이 조선 본토출신이었다고 한다(츠카사키 마사유키, 2004: 234쪽).

말하자면 2010부대나 제408 특설공병대는 모두 전투부대가 아니라, 각종 시설 조성, 구축을 담당하는 특수부대였다. 이 부대에는 일본의 토목회사가 파견한 기술자들이 배속되어 있었으며, 조선 본토로부터 다이너마이트를 다루는 기술자라든가 목수 등 각종 기술자들이 함께 움직이고 있었다. 그리고 굴을 파는 단순 작업 등을 위해 필요한 대부분의 노동력은 제주도민들로 충당했다. 이를테면 해군 201부대가 제주도 행정 당국에 노동력 동원을 요청하면 행정 당국에서는 각 지역별, 마을 별로 노동력 차출을 할당하고 이들이 알뜨르 지역으로 가서 일하도록 만드는 것이다.

A. 그때 비행장 일은 마을별로 몇 명 나오라고 하면, 마을에서 추천하면서 그 일을 계속 교대하며 다녔어. 여기서 <일할> 사람이 가야 그 사람이 또 나오고, 여기서 가야 또 나오고 했지. 농번기에는 우리 마을에서 한 50명이 가서 살면 일주일 만에 교대로 50명이 들어가야 해. 거기 살면서도 하고, 여기서 계속 나들면서도 하고 그렇게 했지. 그러니까, 한 번 가면 5일 일할 때도 있고, 일주일 할 때도 있고 했주게. 그래야 그 사람 네가 나와서 농사일 할 거니까, 그런 식으로 하면서 계속했주.(조성윤 · 지영임 · 허호준, 2007: 368-9쪽).

B. 초등학교를 졸업하고, 그때 나이가 16살이랐주게. 졸업하고 집에 있다가 보니 아버지가 병환으로 있는 때여서 연병장 일을 하러 갔어. 나는 아버지 대리야. 그때는 다 부락적으로 동원을 했주게. 집집마다 한사람씩은 의무적이라. … 다 이웃사람이라! 가서 일하는 사람이. 그러면, 거기, 다다구마에 책임자 소대장이 있어요. 소대장이 아마도 30명인가, 40명인가 그 부락 책임자 소대장이 있는 거지. 그게 1개 소대라. 소대장은 마을사람 중에 한사람을 정하는데, 소대장에게 가서 "와수다"하면 거기서 다 되는 거주게. 다다구마는 남군(현재의 서귀포시)사람들이 거의였던 것 같아. 면별로 해서 중문면이면 중문면, 그런 식으로 함바가 정해졌주게. … 불합격돼서 <집에> 돌아오면 아버지는 사람을 사야 되어! 할당 때문에 이녁 책임은 해야 되니까! <동원기간은> 원래 한 달이라. 그런데, 보름 교대도 있고, 한달 교대도 있어. 아버지가 한 달이라. 일이. 아버지 일 한달 끝내고, 놈(남)의 대리로 했어. 나가. 아버지 일은 한 달해서 다 완료하고, <그때는> 돈 있는 사람들은 사람을 사서 하거든. 그래서, 놈의 일을 한 달간 했어. … 창천리 사람 대신 일 하니까 아버지가 왕골 초석을 받아서 구들(방)에 깔았던 기억이 나. 왕골초석 두 장인가 받았어(조성윤 · 지영임 · 허호준, 2007: 394-7쪽).

C. 18살 때인 1942년에 동리 주민 30여명과 함께 알뜨르로 동원된 후, 알오름에 갱도진지동굴 굴착작업에 3년 동안 투입됐다. 알오름에서 갱도진지를 만드는 일은 육체적으로 매우 힘들었다. 거미줄형으로 미로같이 굴착했는데, 십장이 위치표시기를 가지고 다니면서 방향을 말해주곤 했다. 작업에 동원된 사람들은 대부분 제주도 주민들이었고 십장을 육지사람들이 맡기도 했다. 너비는 한 칸(8자), 높이는 3~4m 정도인데, 굴착에는 곡괭이를 주로 이용했고, 천정은 나무사다리 위에 올라가 작업했다(2005년 12월 10일 남제주군 안덕면 창천리 오형승 자택에서 면담, 면담자 허호준).

A는 무릉리가 고향인 문상진씨, B는 서귀포시 안덕면 창천리 출신 강희경씨, C는 알오름 진지구축 작업에 동원됐던 오형승씨의 증언이다.

제주도내 여러 지역에서 조직적으로 주민들을 동원했는데, 동원의 중심에는 행정 기관이 있었다. 이 행정 기관에서 이장에게 차출 인원을 할당하고, 이장은 마을 주민들을 몇 조로 나누어 동원했다. 이 때 본인이 나가기 어려우면 대신 가족 중 다른 사람을 내보낼 수 있었고, 때로는 다른 사람에게 임금을 주고 대신해달라고 부탁하는 것도 가능했음을 알 수 있다. 또 아버지 대신 나온 어린이들로 어린이부대를 편성, 잔심부름을 시키기도 했다.

해군비행장에 동원된 제주도민들은 비행장 활주로 및 부대시설 공사, 격납고 엄체호 구축작업, 군수품과 식량 저장 등의 작업에 투입됐다. 또 주민들을 동원해 식량을 지하의 터널(동굴)로 은닉하기도 했다.

대정읍 알오름의 대규모 갱도진지동굴은 해군비행장 지하시설로서, 제주도민들을 동원해 1942년부터 일본 해군에 의해 구축되기 시작 1945년까지 계속된 것으로 보인다. 용도는 식량저장소 · 연료고 · 목구공장 · 화약고 등이었다. 그 중에서 엄체호를 만든 이야기를 들어 보자. 강필봉씨는

> 스물두 살 때 1년 동안 격납고 스물다섯 개를 다 만들었지, 네 개가 무너지고 스물 두 개가 있었어. 격납고 지을 때 가다를 짜 놓으면 보급대에서 철근하고 공구리 한 다음에 가다를 뜯었어. 뜯는 건 우리 책임이야. 격납고 하나 만드는데 목수 열 사람이 15일 걸렸어. 널 대여섯 개를 쭉 이어서 가다를 짰어. 나중에는 그걸 딴 데로 가져가, 가다를 짜 놓고 그걸 가져다 쓰니까 다른 것은 3일이면 됐어. 그러니까 격납고 크기는 모두 다 규격이 똑같아. 마루야마가 와서 사진 찍고 제대로 되면 오케이하고 잘못하면 배상해야 한다고 위협했어. 이거 만들 때 미군이 공습했다 하면 다 숨어야 해, 만들긴 만들었는데, 비행기가 없었어. 위아래로 날개가 있고 프로펠러가 하나 앞에 있는 일본 비행기가 다섯 대 밖에 없었어(한국관광공사, 2007: 115쪽).

라고 증언하였다. 그의 증언은 매우 중요하다. 지역 주민인자 목수로서 지금 알뜨르 비행장터에 가장 잘 눈에 띄는 유적으로 남아 있는 유개엄체호 구축작업에 동원되었던 이야기이로서, 지금 남아 있는 19기의 유개엄체호를 어떻게 만들었는지를 아주 구체적으로 확인할 수 있기 때문이다. 일본 전국 곳곳의 비행장에도 유개엄체호가 많이 남아 있다. 이와 관련되어 엄체호 공사하던 이야기를 들어보면, 이 유개엄체호의 크기는 모두 일정하다. 따라서 원래 계획에는 중형폭격기를 넣을 곳도 있었지만, 실제로는 제로센 전투기를 위한 유개엄체호만을 만드는 데 그친 것으로 생각된다. 그런데 강필봉씨의 증언을 들은 박종분은 엄체호가 아카톰보를 집어넣기 위한 것으로 해설을 하고 있다. 강필봉씨가 말하는 "위아래로 날개가 있고 프로펠러가 하나 앞에 있는 일본 비행기" 면 연습용 비행기인 아카톰보가 맞다. 물론 이 시기 알뜨르 항공기지에서는 일본 해군항공대의 비행연습이 계속 이루어지고 있었다. 따라서 아카톰보는 당연히 있었다. 하지만 당시 알뜨르 비행장에는 아카톰보 이외에도 다른 비행기가 있었을 것이다. 문상진씨는 다른 기억을 갖고 있었다.

> 훈련 비행기도 많아 있었어. 일본 비행기 연습기는 날개가 위, 아래로 있는 '아카돔보'지. 전투비행기도 많이 있었지만은, 주로 연습기들이 많이 와서 훈련을 했지. …'아까돔보'라는 연습기 말고도 다른 비행기들도 있었어. 다른 비행기는 맞는데, 어떤 비행기인지 우리가 알 수 있어? <모슬포 비행장에는> 주로 연습기 하고, 또 다른 비행기는 앞에 조종사 타는 데가 전부 유리로 둥그렇게 돼서 훤하게 만들었어. 그런 비행기도 있었고, 그렇지 않은 비행기도 있었고. 왜놈들도 비행기가 한 가지가 아니라. 연습기가 많이 왔었어. … 연습기가 그때도 하는 걸 보면 이녁끼리 영영영영(양 손바닥으로 서로 어긋나게 올라가는 모습을 설명했다) 오르락내리락 하는 연습, 저, 홀애미 섬에 가서 폭탄 던지는 연습, 그런 연습이라. 가파도 서쪽에 홀애

미 섬이라고 하는 데가 있는데, 무인도 조그마한 섬이니까 거기 가서 폭탄 던지는 연습을 주로 해(조성윤 · 지영임 · 허호준, 2007: 381-382쪽).

한편 고태춘씨도 아카톰보를 이용한 훈련대의 훈련 모습을 이야기하고 있다. 그렇지만 다른 비행기를 본 이야기는 한 적이 없다.

걸어서 모슬포 그 갔는데 세멘도로가 나옵디다. 그 당시에는 뭐 어디든 이런 아스팔트가 구경도 못했고 그 저 전부 흙밭이었고, 흙길이었고, 입구로 들어가다 보니까 세멘도로가 나오던데 그게 연병장 길입데다. 쭉 빠져 들어갔죠. 연병장까지 들어가서 아카톰보라는 것을 처음으로 봤어요. 아카톰보가 뭐냐 하면 날개 두개짜리 비행기예요. 뻘건 칠 해가지고서 그것이 연신 올랐다 내렸다 하는 걸 연습을 시키는데 흰 장갑 껴가지고서 그거 아마 선생이고 배우는 사람이 있어서 잘못 하는 거 빰치는 것까지도 보고 여러 차례 봐왔습니다. 앉았다 또 올라간 소리가 듣기 싫기가 아주 소음도 굉장했고 그게 처음으로 촌놈이 비행기라도 본다고 아주 재미있게 보다가 맞고, 일 안 한다고 맞기도 했고. … 아카톰보가 연습 하는걸 볼 때는 아마 20여 대가 있었지 않나 하는 생각을 가져봅니다(2009년 2월 20일 제주시 도남동 자택에서 면담, 면담자 황석규).

이런 기억을 통해 아카톰보가 연습하던 구체적인 모습과 여러 종류의 비행기가 알뜨르 비행장에 있었음을 확인할 수 있다. 이는 나중에 무장해제를 하러 왔던 미군이 찍은 사진을 통해서도 확인할 수 있다(조성윤 편, 2008: 253쪽).

1945년 4월 이후, 육군이 제주도에 본격적으로 상륙하고 제주도항공기지를 육해군이 공동으로 사용하면서 육군이 해군의 육상방위계획에 관해 지시를 내릴 수 있게 되었다. 이때부터 제주도항공기지의 전략적 중요성은 급속히 낮아졌다고 생각된다. 왜냐하면 제주도항공기지가 미

군의 상륙예상지점에 근접하였고, 함포사격에 노출되는 것은 분명했기 때문에 사용하는 것은 불가능했기 때문이다. 또한 미군에게 상륙을 허락해 버리면 곧바로 점령되어 역으로 사용될 가능성도 높았다. 육군에게 제주도항공기지는 방해요인이었다고 생각된다. 6월 16일 도쿄에서 제17방면군 참모장에게 보낸 제주도에 관한 지시사항의 전보문에는 「해군비행장의 불필요한 공사는 중지하도록 해군과 교섭 중」으로 되어 있다.[10]

또 해군의 5월 이후 「본토결전」준비의 중점은 해상 특공기지 건설로 변경되었다. 아마도 다수의 조선인노동자가 그 공사에 전용되었을 것이다. 알뜨르 비행장과 주변 시설을 중심으로 확장공사를 추진하던 해군시설대 201부대는 해안특공기지도 함께 건설하기 시작하였다. 그 개략적인 내용은 <표 3>에 나와 있다. 우선 주목할 것은 해안특공기지로 계획한 곳이 5개소라는 점이다. 수월포, 곧 차귀도 앞 수월봉, 송악산, 함덕 서우봉, 서귀포 황우굴, 성산포 일출봉의 5군데 중에서 실제로 부대가 배치된 곳은 수월봉, 서귀포 황우굴, 성산 일출봉의 3곳이다. 일본 해군의 특공부대 중에서 제45 · 119 · 120 震洋隊가 배치되었는데, 제45진양대는 성산포 일출봉 일대에, 제119진양대는 서귀포 해안에, 마지막으로 제120진양대가 서남부 지역 한경면 수월봉 해안에 배치된다(震洋會, 1990).

그렇다면 어째서 3곳에만 부대가 배치된 것일까 ? 가장 큰 이유는 위의 3지역이 공사가 먼저 시작되어 완성도가 높았기 때문에 우선 배치가 이루어진 것이 아닌가 생각한다. 가장 먼저 공사가 시작된 곳은 성산포로 1944년 말부터 전라도 지방의 광산 다이너마이트 기술자들을 대거 끌어들여 공사에 투입했다. 성산포에 구축한 震洋을 격납할 갱도는 24

10) 「機密作戰日誌(乙綴)」(昭 20. 6.) 電報文 72, 暗電報 受付番号 460-475, 昭和20年 6月 16日. 請求記号 (滿洲)朝鮮67. 日本防衛研究所圖書館.

개를 뚫었는데, 대략 공사가 3월말에 끝났다. 그리고 나서 기술자들은 다시 서귀포와 수월봉으로 이동해서 공사를 했다. 부대 배치는 4월 중에 이루어졌는데, 이 때문에 성산포의 제45진양대만 정상적으로 훈련이 이루어진 반면, 수월봉에 배치된 제120진양대는 고산국민학교에서 숙식하면서 6월에야 마무리되는 공사를 기다려야 했다.

〈표 5〉 제주도의 해안 특공기지 건설 개요

소재지	명칭	수량	가격(엔)	적요
수월포(水月浦)	병사기타(兵舍 其他)	3동	182,000	특공기지(特攻基地)
	인양 올림(引揚上り)	延約1870㎡	185,000	
	터널(隧道)	760㎡	532,000	
	계		899,000	
송악산(松岳山)	병사기타(兵舍 其他)	6동	91,000	특공기지(特攻基地)
	인양 올림(引揚上り)	延約500㎡	35,000	
	터널(隧道)	550㎡	350,000	
	계		476,000	
서우봉(犀山岳)	병사기타(兵舍 其他)	7동	108,000	특공기지(特攻基地)
	인양 올림(引揚上り)	延約1400㎡	98,000	
	터널(隧道)	730㎡	518,000	
	계		899,000	
서귀포(西歸浦)	병사기타(兵舍 其他)	10동	168,000	특공기지(特攻基地)
	인양 올림(引揚上り)	延約1880㎡	185,000	
	터널(隧道)	900㎡	630,000	
	계		983,000	
성산포(城山浦)	병사기타(兵舍 其他)	3동	182,000	특공기지(特攻基地)
	인양 올림(引揚上り)	延約1870㎡	185,000	
	터널(隧道)	760㎡	532,000	

	계		899,000	

출전 : 濟州島航空基地「JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C08010531800、
鎭海警備府　引渡目錄　(防衛省防衛研究所)」

함덕 서우봉과 송악산의 해안특공기지는 이들 기술자들의 도움을 뒤늦게 얻어 4월 이후에 착수한 듯하다. 월령이 고향인 고태춘씨는 3월에 강제 동원되어 알뜨르 비행장에서 벙커 위에 흙을 덮어 위장하는 작업을 하다가 5월초쯤에 바닷가 해안 갱도를 파는 작업장으로 이동했다고 하였다. 그리고 8월 전쟁이 끝날 당시에 전체 공정의 약 70 정도 밖에는 진척되지 못했다고 하였다. 만약에 전쟁이 좀더 계속되었다면, 해안특공기지가 완성되고, 진앙대 또는 카이텐[回天] 부대가 배치되었을 것이다.

이상 간략히 설명한 해안특공기지 건설 작업은 알뜨르 비행장의 3차 확장 공사와 마찬가지로 태평양전쟁 말기 일본 해군의 미군 상륙에 대비하는 전투 준비의 일환으로 이루어졌다. 모든 작업은 해군 진해경비부 201부대가 담당하여 진행했다.

Ⅴ. 맺는말

지금까지 알뜨르 비행장, 정식으로 말하면 일본 해군 항공기지의 건설과 확충과정을 그동안 발굴된 일본방위성문서와 현지 조사에서 채록한 증언들을 바탕으로 살펴보았다.

이 비행장은 1933년도에 처음 「불시착륙장」으로 사용할 목적으로 건설할 때만 해도 6만평 규모에 지나지 않았다. 해군항공대가 주둔하는 정식 항공기지로서가 아니라, 중국과의 전쟁이 예상되는 상황에서 임시로 사용하기 위해 만든 중간 기착지였다. 그러나 1937년 중일전쟁이 본

격화되면서 일본 해군은 적극적으로 이 비행장을 활용하기로 작정하고, 증설계획을 세운다. 이 과정에서는 토지 매입이 불과 한달반 사이에 모두 완료될 만큼 시급하게 적극적으로 진행된다. 규모는 14만평을 넓혀 모두 20만평 규모가 되었다. 그런데 증설 공사가 채 진행되기도 전에 제주도 알뜨르 비행장은 중국 남경 등 중요 도시를 폭격하는, 이른바 도양폭격의 중심 기지가 된다. 알뜨르 비행장은 이렇게 한동안 폭격기지로 집중 활용되다가, 1938년 이후 전선이 확대되면서 대부분의 폭격기가 중국의 항공기지로 이동하면서 한가해졌다. 하지만 그 이후 알뜨르 항공기지에는 오무라 항공연습대가 주둔하고, 확장 공사도 계속되었다.

한편 태평양전쟁이 터지고 나서 알뜨르 비행장은 다시 중요성을 인정받아, 또 다시 확장공사에 들어가게 된다. 20만평의 부지에 세웠던 항공기지를 60만평 규모를 더해서 다시 늘린, 모두 합쳐 80만평의 엄청나게 넓은 규모로 확장을 계획한 것이다. 알뜨르 비행장의 모체라고 할 수 있는 오무라 항공기지의 규모가 80만평이었다. 제주도 알뜨르 항공기지를 일본 내에서도 가장 중요한 항공기지와 같은 규모로 키우겠다는 것은 태평양전쟁에서 점차로 커져가던 항공전의 중요성을 감안하더라도, 일본 해군이 제주도를 전략적으로 매우 중요한 곳으로 파악하고 있었음을 보여주는 것이라고 하겠다.

이 공사는 전쟁 막바지까지 계속되었고, 제주도민들을 여러 해 동안 동원하면서 진행되었다. 그러나 결국 알뜨르 비행장은 엄청난 예산과 인력을 투입하고도 사용해보지도 못한 채 전쟁이 막을 내리면서 그 역할을 끝내게 되었다. 하지만 이 지역은 1950년 한국전쟁이 터지자 한국 육군의 제1훈련소로 활용되었고, 그 이후 내내 국방부 소유로 묶여 있으면서, 제주도의 관광개발과는 무관한 개발의 소외지대로 남아 있었다. 그러다가 1988년 한국 공군이 이곳에 군용 비행장을 건설하려다 제주도

민들의 저항에 부딪쳐 포기한 바 있고(조성윤 · 문형만, 2005), 현재도 공군이 이 지역을 공군 기지로 사용하려고 다각도로 가능성을 모색하고 있는 상태이다.

이 글은 해방 이전, 일제 시기 일본 해군의 비행장 건설과 증설, 확장 과정에 관한 논의에 초점을 맞추었다. 그 이후 한국군의 훈련소 활용, 그 이후 한국 공군 기지 건설 시도 등의 문제는 별도의 논의가 필요하다고 생각한다.

참고문헌

강순원(2006), 「태평양전쟁기 제주도 주둔 일본군과 군사시설」, 제주대학교 사학과 석사학위 논문.

김동전(2008), 「알뜨르 비행장 지역」, 조성윤 편, 2008a. 『일제하 제주도 주둔 일본군 군사유적지 현장조사 보고서 I』, 보고사.

김봉옥(2000), 『증보 제주통사』, 도서출판 세림.

김원복(2008), 「아시아 · 태평양전쟁 말기 제주도에 구축된 일본군 진지에 관한 연구 -모슬포지역을 중심으로」, 한신대학교 대학원 일본학과 석사학위논문.

남제주군(2005), 『모슬포 전쟁유적지 관광자원화 기본계획 수립 보고서』, 제주대학교 관광과경영경제연구소.

朴用厚(1990), 『最南의 港都 摹瑟浦』, 도서출판 제주문화.

손인석, 「제주도에 구축된 일본군 진지동굴 구조적 유형과 병력」, 『동굴연구』 제3호, 제주도 동굴연구소,

十菱駿武, 菊池實 編(2002), 『しらべる戰爭遺跡の事典』, 柏書房.

巖谷二三男(1955), 『中攻-海軍陸上攻擊機隊史(上卷)』, 出版協同社.

巖谷二三男(2003), 『雷擊隊、出擊せよ!-海軍中攻隊の榮光と悲劇』, 文藝春秋.

일제강점하 강제동원피해진상규명위원회(2007), 『제주도 군사시설 구축을 위한 노무 · 병력동원에 관한 조사』, 동위원회.

제주도(2003), 『제주도 근대문화유산 조사 및 목록화 보고서』.

제주도 동굴연구소(2005), 『南濟州郡西部地域 日本軍 陣地洞窟 · 戰爭遺跡 調査報告書』.

제주발전연구원(2001), 『제주지역 일본군 전적지의 역사교육장화를 통한 관광 상품화 방안』.

제주역사문화진흥원(2008), 『일제 동굴진지 등록문화재 종합 학술조사 보고서[I]』

제주역사문화진흥원(2009), 『일제 동굴진지 등록문화재 종합 학술조사 보고서[II]』

제주특별자치도(2008), 『(가칭) 제주평화대공원 조성 기본계획』.

朝鮮軍殘務整理部(1946), 「朝鮮における 戰爭準備」, 宮田節子 編, 『朝鮮軍概要史』, 朝鮮思想關係資料集 五, 高麗書林, 附錄1.

조성윤(2007), 「일제말기 제주도 주둔 일본군과 전적지」, 『軍史』 제62호, 국방부군사

편찬연구소.

조성윤 편(2008a), 『일제하 제주도 주둔 일본군 군사유적지 현장조사 보고서 I』, 보고사.

조성윤 편(2008b), 『일제말기 제주도의 일본군 연구』, 보고사.

조성윤 · 문형만(2005), 「지역 주민 운동의 논리와 근대화 이데올로기: 제주도 송악산 군사기지 설치 반대 운동을 중심으로, 『현상과인식』 제29권 4호 통권 97호 2005년 겨울호.

조성윤 · 지영임 · 허호준(2007), 『빼앗긴 시대 빼앗긴 시절-제주도 민중들의 이야기』, 선인.

佐用泰司(1996), 『海軍設營隊の太平洋戰爭 : 航空基地 築城の展開と活躍』, 光人社.

震洋會(1990), 『寫眞集 人間兵器 震洋特別攻擊隊』, 國書刊行會.

츠카사키 마사유키(2004), 「제주도에서의 일본군의 '본토결전' 준비」, 『4 · 3과 역사』 제 4호, 제주4 · 3연구소.

츠카사키 마사유키(2008), 「제주도에서의 日本軍의 '본토결전' 준비」의 재검토, 조성윤 편, 위의 책.

太平洋戰爭硏究會(2003), 『武器 · 兵器でわかる太平洋戰爭』, 日本文芸社.

한국관광공사(2007), 『알뜨르, 그 아름다움 속의 낯설음』, 한국관광공사.

허호준(2006), 「태평양전쟁과 제주도」, 『사회와 역사』 제72집, 한국사회사학회.

Abstract

Alddreu Airfield: The Construction Process of the Imperial Japanese Navy Airbase on Jeju

Cho, Sung-Youn*

Alddreu Airfield, located in Daejeong-eup, Seogwipo City, Jeju Island was constructed by the Imperial Japanese Navy (IJN) when Korea was under the colonial rule of Imperial Japan (IJ). Hence, the IJN Airbase was the official name for the Alddreu Airfield. The paper reviews and analyzes the background, construction, and expansion of the airbase, based on the accumulated extracts from the documentation of Japan's Ministry of Defense (formerly Japanese Defense Agency) and statements collected in the field investigations.

When it was first built in 1933 as an emergency landing field, the area of the airfield was no more than 60,000 pyeong (1 pyeong is equivalent to 3.3 square meters). Alddreu Airfield was not a formal naval air station. It was a way-station airfield to use temporarily under the circumstances that Japan was expecting a war against China. However, as the Second Sino-Japanese War broke in 1937 moved into a full-fledged phase, the IJN drew a plan to expand the Alddreu Airfield and use it more aggressively for the war.

Even before the expansion construction had started, the Alddreu

* Professor, Department of Sociology, Jeju National University

Airfield on Jeju Island became the central base for transoceanic bomb attacks on China's major cities, such as, Nanjing. The Alddreu Airfield was used intensively for bombers until 1938. As the front lines of the war expanded, most of the bombers were moved to one of the airbases in China, freeing the Alddreu Airfield from intensive use. However, it was soon taken over by the Training Department of the Imperial Japanese Omura Navy Air Service. The construction to expand the airfield also continued.

With the outbreak of the Pacific War, the importance of Alddreu Airfield was again recognized and the expansion project resumed. The two hundred thousand (200,000) pyeong airbase was expanded, first to six hundred thousand (600,000) pyeong, and later to an eight hundred thousand (800,000) pyeong airfield. The IJN wanted to build the Alddreu Airfield to the size of the IJN Omura Naval Air Service Base in Nagasaki, Japan. It is an indication that the IJN acknowledged the strategic importance of Jeju Island for its critical location.

The construction continued until the final stage of the war. The residents of Jeju were forced to provide construction labor for many years. The Imperial Japanese Navy spent a massive amount of money and labor to build such a large airfield, but they never had a chance to use it. The war was over and the role of Alddreu Airfield, as intended by the IJN, expired, too.

With the outbreak of the Korean War in 1950, the first Korean army training camp was set in the area of Alddreu Airfield. The area is owned by the Ministry of Defense, Republic of Korea. In 1988, the Republic of Korea Air Force (ROKAF), made an attempt to build a military airport in the area. Due to strong resistance among the

residents, the attempt did not have a chance to take off the ground. The ROKAF has never given up its intention to build a military airbase at the former IJN's airfield.

Key Words

Jeju Island, the Imperial Japanese Navy, Airbase, Alddreu Airfield.

교신 : 조성윤 690-756 제주시 아라 1동 1번지
제주대학교 인문대학 사회학과
(E-mail : chomin@jejunu.ac.kr)

논문투고일 2012. 06. 16.
심사완료일 2012. 07. 25.
게재확정일 2012. 08. 14.