

## 일제강점기 울산비행장 설치와 지역사회\*

하 지 영\*\*

1. 머리말
2. 일·선·만(日·鮮·滿) 항공로 구축과 울산비행장 설치
3. 울산비행장의 운영과 활용
4. 대구비행장 개장과 ‘군(軍) 비행장’으로의 재편
5. 맺음말

### <국문초록>

본 연구는 일제강점기 한반도 최초의 민간 비행장으로 개장한 울산비행장의 설치 과정과 운영 실태, 지역사회에 미친 영향 등을 검토하고, 그것이 울산이라는 근대도시의 발달 과정에서 가지는 의미를 살펴본 것이다. 1928년 개장한 울산비행장은 일본-조선-만주를 잇는 국제항공망의 중간 기착지이자 우편·여객·화물을 수송하는 근대 교통의 핵심 기간시설로 기능했다. 또한 항공의 산업적 활용 가능성을 제시하는 한편 관광자원으로서도 주목받는 등 울산 지역사회에 직·간접적인 영향을 미쳤으며, 울산의 근대적 도시 발달에도 일정한 역할을 하였다.

그러나 울산비행장 설치와 운영 과정은 지역사회의 상당한 희생을 수반한 것이었다. 비행장 부지의 매입 과정에서 지나치게 낮은 매입가격이 책정되면서 지주들에게 부담이 되었고, 제방 축조와 배수시설 정비, 활주로 포장 등 유지·관리 사업 역시 울산수리조합을 통해 추진되면서 지역 주민들이 그 비용을 분담하였다. 이처럼 울산비행장은 국가 기간시설이었음에도 불구하고

\* 이 논문은 2025년 울산역사연구소의 지원을 받아 수행한 연구 결과로 작성함.

\*\* 동아대학교 역사고고미술학과 강사 (haji518@hanmail.net)

그 건설과 운영의 상당 부분은 지역사회의 희생과 협력에 의존하였다.

1937년 중일전쟁 발발 이후 울산비행장의 기능은 대구비행장으로 이관된 채 불시착륙장으로 격하되었다. 이후로는 일제 육·해군의 군사시설로 재편되면서 지역 발전에 대한 지역민들의 당초 기대와는 달리 전시 병참기지로 동원되었다. 이러한 울산비행장의 사례는 일제강점기 지역 개발사업들이 지역 발전에 대한 지역민들의 기대를 수반하면서도 궁극적으로는 일제의 정치적·군사적 필요에 종속될 수밖에 없었던 지역사의 한 단면을 보여준다.

\*주요어: 일·선·만 항공로, 울산비행장, 울산수리조합, 대구비행장, 군 비행장

## 1. 머리말

일제강점기 항공이 조선의 교통·통신기관으로 담당한 역할은 아주 미미하였고, 그 기간도 매우 짧았다. 일본 정부의 국책에 따라 일본-조선-만주-중국 구간을 비행기 특유의 빠른 속도로 연락하는 역할을 담당한 정도였다. 시기적으로는 만주사변 이후 항공우편과 여객이 증가하면서 항공의 왕래도 빈번해졌는데, 일제는 비행장의 확장 및 신설, 항공 보안을 위한 시설 정비, 민간항공 육성을 위한 시책 등을 서둘러 시행하였다. 조선의 경우, 1923년 일본 육군이 일본-한반도 간 우편비행을 시도한 이래, 1929년 일본 민간 비행회사가 도쿄[東京]-다롄[大連] 간 정기운항을 시작하면서 교통기관으로서의 항공이 본격적으로 등장하였다. 이에 따라 경성 여의도를 비롯해서 울산과 대구, 평양, 신의주 등지에 차례로 비행장이 설치되었다.

일제강점기 식민지 조선에는 경성 여의도 비행장을 비롯해서 평양, 울산, 대구, 신의주 등지에 총 17개의 ‘비행장’이 조성되었으며, 활주로 등의 시설을 갖춘 군사시설인 ‘항공기지’까지 합하면 대략 50개에 가까운 비행장이 있었다.<sup>1)</sup> 일제강점기 항공 및 비행장, 항공기지에 관한 기존 연구는 교통기관

1) 1945년 일제가 연합군 쪽으로 제출한 보고서에 따르면, 조선 내 공용비행장으로 17개소를 언급하고 있다[JACAR Ref.B18090021700 「ポツダム宣言受諾關係一件 善後措置及び各地状

으로서 보다는 군사시설로서의 비행장과 항공노선, 항공정책 등에 주목하였다. 1916년 용산 주둔 조선군의 연병장 겸 군용기 착륙장에서 출발한 여의도 비행장을 비롯해서 대표적인 군 비행장이었던 대구비행장과 대전비행장 등을 대상으로 한 연구가 대표적이며, 최근에는 한반도 항공시설 건설의 전반적 과정을 군사정책의 측면에서 살핀 연구도 나왔다.<sup>2)</sup> 이와는 조금 다른 흐름으로 비행장 건설을 둘러싼 지역사회의 동향을 살핀 연구도 있으나, 이 역시 평양과 대구, 군산 등 군 비행장이 주요한 대상이었다.<sup>3)</sup> 울산비행장의 경우 조선에서 군이 아닌 체신국 관할로 설치된 첫 번째 민간 비행장으로, 군사적 활용도가 크지 않았던 만큼 연구자들의 큰 관심을 끌지는 못했다. 울산의 도시공간을 다룬 연구나, 대구비행장 관련 연구 논문에서 단편적으로 언급되는 정도였다.<sup>4)</sup>

울산비행장은 1928년 12월 개장한 이래 울산을 단번에 국제비행장을 가진 도시의 반열로 올려놓았다. ‘새도 다니지 않는다는 현태란’<sup>5)</sup>을 건너와 닿게 되는 대륙의 첫 번째 착륙장이자, 대륙에서 동해를 넘어 일본 본토로 들어가는 마지막 이륙지로, 일본과 조선, 만주를 연결하는 정기항공의 중간 기착지가 된 울산비행장은 이후 울산을 상징하는 주요한 도시공간이 되었다. 울

況關係」]. 한편 조건의 연구에 따르면, 활주로 등의 시설에 대해 육군과 해군은 각각 ‘비행장’과 ‘항공기지’로 다르게 명명했으며, 일제 말기 조선에서 확인되는 비행장·항공기지는 47개소였다고 한다. 이와 관련해서는 「아시아태평양전쟁기 일본군의 한반도 내 항공기지 건설과 의미」, 『한국근현대사연구』 104, 한국근현대사학회, 2023 참고.

2) 엄복규, 「일제하 여의도비행장의 조성 and 항공사업의 양상」, 『서울과 역사』 104, 서울역사편찬원, 2020; 박란, 「일제의 조선 항공정책과 항공기지 건설」, 연세대학교 석사학위논문, 2022; 김경남, 「전시체제가 일본의 항공정책 변화와 조선 내 항공기지의 건설」, 『역사와 경계』 124, 부산경남사학회, 2022; 조건, 앞의 논문, 2023; 조건, 「일제강점기 대전비행장의 건설과 전시 운송, 그리고 해방 후 변화」, 『한국민족운동사연구』 121, 한국민족운동사학회, 2024; 김기동, 「1930년대 일제의 항공정책과 대구 지역 유지들의 비행장 유치 노력」, 『대구사학』 158, 대구사학회, 2025.

3) 박진홍, 「일제시대 군산 지역사회의 비행장 건설 여론 형성 과정」, 『전북학연구』 1, 전북연구원 한국학미래진흥원, 2019; 이민성, 「1920년대 조선 주둔 일본군 항공부대 설치와 지역사회」, 『한국독립운동사연구』 8, 한국독립운동사연구소, 2023; 문예찬, 「일제강점기 대구 비행장 설치·운영과 지역사회의 동향」, 서울대학교 석사학위논문, 2024.

4) 김성순·함삼건, 「일제강점기 울산읍의 도시변화 과정에 관한 연구」, 『대한건축학회논문집』 24(6), 대한건축학회, 2008; 문예찬, 앞의 논문, 2024; 김기동, 앞의 논문, 2025.

5) 『釜山日報』, 1928. 12. 2.

산을 방문하는 유력 인사들은 울산비행장을 방문하였고, 울산우편국에서 제작한 명승·사적 스탬프에는 비행기가 들어갔다.<sup>6)</sup> 울산비행장은 일제강점기 근대도시 울산의 상징적 공간이자, 다양한 지역 개발사업을 자극하고, 울산 도시공간의 변화를 이끈 중요한 기반시설이었다.

본고에서는 울산비행장의 설치와 그 운영실태, 그리고 그것이 폐지되는 과정을 전반적으로 살펴보면서 항공이라는 근대 교통기관이 울산이라는 근대도시의 발달 과정에서 어떠한 의미를 가지는지 살펴보고자 한다. 제2장에서는 울산비행장의 설치 과정과 이를 둘러싸고 전개된 지역민들의 동향을 살펴보고자 한다. 제3장에서는 울산비행장의 구체적인 운영 실태를 통해 비행장이라는 근대 교통기관이 지역사회에서 가지는 경제·사회적 의미가 무엇인지 살펴볼 것이다. 제4장에서는 대구비행장 설치와 함께 울산비행장이 불시착륙장으로 전환되는 과정을 살펴보면서 울산비행장이 울산 지역사회에 미친 영향은 무엇이었는지 확인하고자 한다.

## 2. 일·선·만(日·鮮·滿) 항공로 구축과 울산비행장 설치

1910년대 이래 일본군을 중심으로 운영되던 항공이 우편과 여객 수송 등 민간항공의 영역으로 확대되기 시작한 것은 1920년대 중반으로, 워싱턴 해군 군축조약(軍縮條約) 체결 이후 국제사회를 지배했던 ‘군축’의 영향을 크게 받았다. 일본 내 민간 각 기관에서 도쿄와 오사카[大阪]를 중심으로 한 우편 비행을 개시하는 가운데 1925년 일본 체신성에서는 대외 항공로(航空路) 설치를 위한 대계획을 수립하게 된다.<sup>7)</sup> 이때 조선은 일본과 만주를 연결하는 간선 항공로의 중간 기착지가 되었다. 계획에 따르면 조선 내 항공로는 요새

6) 『釜山日報』, 1932. 10. 7.

7) 당시 일본 체신성에서 계획한 예정 노선은 ①도쿄-오사카-오카야마[岡山]-히로시마[廣島]-미타지리[三田尻]-시모노세키[下關]-울산-대구-대전-경성-평양-신의주-평탄[奉天]-지린[吉林]-하얼빈[哈爾濱], ②경성-인천-다렌-칭다오[靑島], ③오카야마-하마다[濱田]-울산만-원산-성진-청진-서시베리아의 3개 노선으로, 각각 인도양과 태평양 방면, 그리고 시베리아철도 연선을 경유해 유럽 및 미국과 연락한다는 계획이었다(『朝鮮日報』, 1925. 2. 24.).

지대, 즉 해운대-통영 구간 및 영흥만-원산 구간 상공을 우회하는 노선으로, 일본을 출발한 기체는 대한해협을 횡단해 울산 남쪽으로 들어오며, 일직선으로 경성 상공을 지나 신의주를 거쳐 만주 방면으로 가는 코스를 선택하였다.<sup>8)</sup> 그리고 항공로의 요충인 울산과 경성, 목포, 신의주에 세관비행장을, 또 대구와 대전, 평양에 불시착륙장 및 기상관측장을 설치한다는 계획이었다.<sup>9)</sup>

이러한 분위기 속에서 1925년 일본항공주식회사(日本航空株式會社)<sup>10)</sup>는 후쿠오카(福岡) 혹은 야마구치현(山口縣) 요시키군(吉敷郡) 오고리(小郡)와 울산 간 우편비행 계획을 세웠다. 울산의 경우 부산과 진해로 이어지는 요새지대를 피한 최단거리에 위치한다는 군사적 이유뿐만 아니라, 대한해협을 횡단한 비행기가 바로 착륙할 수 있는 넓은 평야가 해안 가까이 있어 일본-만주 간 항공로의 중간 기착지로 적절하다는 지리적 입지 조건이 크게 고려되었다.<sup>11)</sup> 이는 가와니시(川西) 제작 제7형 비행기로 약 300Km를 2시간 내에 비행한다는 계획으로, 경부선 철도 종착역인 부산과의 연계도 크게 고려되었다. 울산에 도착한 우편물은 자동차(3시간 반 소요)를 이용해 부산까지 운반하며, 열차로 옮겨 경성으로 배송할 예정이었다.<sup>12)</sup> 이 계획에 따르면, 현재의 선차편(船車便)을 이용한 배송에 비해 오사카-경성 구간은 12시간, 도쿄-경성 구간은 15시간 이상의 속달(速達)을 기대할 수 있을 것으로 전망되었다. 이 계획이 알려지자 조선 내 비행을 계획하고 있던 일본항공수송연구

8) 『東亞日報』, 1925. 5. 28.; 『朝鮮日報』, 1926. 6. 18. 이 노선의 조선 측 발착지로는 입지적 측면뿐만 아니라 경부선 철도 종착역인 부산이 최적지이기는 하나 요새지대에 포함되어 있어 불가능했는데, 이에 울산-부산을 연결하는 교통로 확보에 부심하게 되었다. 이 외에 인천과 한강, 군산 등이 고려되기도 했으나 거리, 농무(濃霧), 기술 등의 이유로 울산이 선택되었다(『朝鮮時報』, 1925. 6. 18.).

9) 항공로는 지역과 지역 사이를 연결하는 '연락비행'의 방식으로 추진되던 '시험비행'을 통해 탐색되면서 개척되었는데, 1920년대 항공로 개설을 위한 시험비행은 당시 항공 기술의 제약으로 인해 중간 기착지 설정을 염두에 두면서 시행되었다(김기동, 앞의 논문, 2025, 3~6쪽).

10) 1923년 가와니시항공기(川西航空機) 창립자인 가와니시 류조(川西龍三)에 의해 시작된 회사로, 오사카 기즈가와(木津川) 하류에 설치된 수상비행장(水上飛行場)을 거점으로 설립되었다. 설립 이후 화물수송만 하다가 1925년부터 우편비행을 시작하였다. 현재의 일본항공주식회사와는 다른 회사이다(若林宣, 『帝國日本の交通網』, 青弓社, 2016, 66~68쪽).

11) 「國際飛行場設置ニ関スル請願ノ件」, 『公文雜纂』 24, 1927; 『釜山日報』, 1935. 9. 20.

12) 『釜山日報』, 1925. 6. 14.; 『朝鮮時報』, 1925. 6. 15.; 1925. 6. 23.

소(日本航空輸送研究所)는 경성-울산 간 정기비행을 개시해 울산에서 일본항공주식회사의 노선과 제휴하고자 하였다.<sup>13)</sup>

울산이 일본-조선 간 우편비행의 중간 기착지로 거론되었다는 뜻밖의 소식이 전해지자 울산 지역사회에서는 그것을 실현시키기 위한 운동을 개시하였다. 당시 비행장 신설 과정을 살펴보면 물론 정부 당국의 결정이 결정적이기는 했지만, 부지의 마련에서부터 공사에 동원되는 노동력 등 지역사회의 호응도 중요하였다. 그간 울산의 발전을 위해 울산-부산 간 철도 부설 운동을 전개해 온 부산울산철도기성동맹회에서는 경남도청 및 부산번영회로 위원을 파견해 부산의 지원을 요청하는 등 비행장 설치를 만졌고, 별도로 울산비행장기성회까지 조직하며 적극적인 유치 활동을 전개하였다.<sup>14)</sup>



있었다. 이에 장생포를 보통 착륙장으로, 낙동강을 특수 착수장으로 하는 방안도 고려하였다.<sup>15)</sup> 7월 3일 울산을 방문한 체신국 부사무관은 장생포와 동면

1925년 7월, 조선총독부 체신국에서는 일본-조선 간 우편비행을 위한 비행기 착륙장 선정에 들어갔다. 착륙장으로는 울산, 장생포, 낙동강 등이 거론되었는데, 부산을 기준으로 했을 때 거리 및 교통의 편의 측면에서 낙동강이 최적지 이기는 하나 낙동강 하중도(河中島)<sup>15)</sup>는 조류의 움직임에 영향을 크게 받는 만큼 한계가

13) 『朝鮮時報』, 1925. 8. 16. 일본항공수송연구소에서는 조선총독부와 협의 끝에 조선 내 우편비행을 계획하였다. 수상기와 육상기 2개의 기체를 사용하는데, 수상기는 경성-군산-이리-목포 구간을, 육상기는 경성-울산 구간의 운송을 담당한다는 계획이었다(『毎日申報』, 1925. 6. 17.).

14) 『釜山日報』, 1925. 7. 3.; 『朝鮮時報』, 1929. 6. 2.

15) 본문에는 나카스(中流)로 되어 있는데, 강 가운데에서 수면 위로 나와 섬처럼 된 곳을 일컫는다.

염포리 등지를 현장 답사하였다. 이들 장소는 입지적으로 울산만에 인접한 데다가 부산과의 교통편도 좋았는데, 특히 장생포 현장 조사는 대현면 면장, 야스다(康田) 학교조합 관리자 등 지역민들의 열렬한 환영 속에서 이루어졌고, 야스다 관리자는 비행장 부지 매수를 적극 지원할 것임을 약속했다.<sup>17)</sup>

이후 비행장 부지 선정 과정이 어떻게 진행되었는지 구체적으로 확인되지는 않는다. 다만 [그림 1]의 지도에 따르면, 부지가 확정된 정확한 시점은 알 수 없으나 태화강 남쪽 삼산리 일대에 위치하고 있다. 비행장의 입지 자체는 울산 읍내에서 가까우면서도 넓고 평탄한 평야지대라는 지리·지형적 조건뿐만 아니라 울산만으로 진입한 선박이 정박 가능한 포구(장생포, 방어진 외 1개 포구)가 확인되고, 비행장 바로 옆으로 경주-동래 간 철도(동해남부선)가 지나고 있으며, 언양으로 이어지는 도로와 인접해 있다는 등의 여타 교통기관과의 접근성 등도 전반적으로 고려된 것으로 보인다.<sup>18)</sup> 더해서 1926년 7월 조선총독부를 방문한 지역의 대표 인사들이 비행장 위치를 삼산리 일대로 선정해 줄 것을 요청한 사실이 확인되는데, 이러한 지역사회의 의견도 반영되지 않았나 추측된다.<sup>19)</sup>

당시 일제는 조선 남부지역 비행장을 짧은 항속거리 보완·급유·기체점검 등을 목적으로 한 중간 기착지 정도로만 활용할 의도였으므로 예산을 크게 잡지 않았다. 때문에 비행장 설립 과정에서의 지역사회의 협력과 지원은 비행장 부지의 지정학적 가치 못지않게 굉장히 중요한 부분이었다. 조선총독부 입장에서는 이와 같은 지역사회의 요구를 수용하는 것이 비행장 부지를

16) 『朝鮮時報』, 1925. 6. 28.; 『釜山日報』, 1925. 7. 2.; 『朝鮮時報』, 1925. 7. 5.

17) 『釜山日報』, 1925. 7. 7.; 『朝鮮日報』, 1925. 7. 11.

18) [그림 1] 지도 하단의 <비고>에서 언급하고 있듯이 본 지도에는 '상륙 가능한 해안가와 그 정면 폭'을 '화살표(↔)'로 표기해 두었고, '이용 가능한 포구(방어진, 장생포 외 1개 포구)'도 '닷 모양의 기호'로 함께 표시해 두었다. 이는 전시체제가 조선 남부지역 항공기지의 하나였던 울산비행장의 항만과 철도, 도로 등 여타 교통기관과의 유기적 관계를 보여줄 목적으로 작성했음을 짐작하게 하는데, 이것이 울산비행장의 부지 선정에도 영향을 미쳤을 것으로 추측된다.

19) 부산지방법원 울산지청 부활을 진정하기 위해 경성을 방문한 진정위원은 이 외에도 총독부 내 관계 부서를 방문해 비행장 위치 문제, 병영 집단부(集團部)의 시내전화구역 편입 문제, 울산수리조합 인가 문제 등을 요구하였다(『東亞日報』, 1926. 7. 7.).

저렴한 비용으로 용이하게 확보할 수 있는 손쉬운 방법이라고 판단하지 않았나 생각된다. 신의주나 대구 등 조선 내 다른 비행장의 경우에도 기부 등 지역사회의 적극적인 지원이 그 설치에 영향을 미친 바가 컸다. 이러한 부분과 관련해서 당시 울산 지역사회의 중요한 현안이었던 울산수리조합 창립 문제가 주목된다.

울산비행장 개설이 거론되었을 무렵, 울산 지역의 주요 현안 중 하나는 울산수리조합 문제였다. 당시 울산수리조합의 창립을 둘러싸고 지역민 간에는 ‘창립파’와 ‘반대파’로 나뉘어 대립하고 있었다. 곧 손영목(孫永穆) 울산군수를 비롯하여 강우기 태화강 범람으로 큰 피해를 입곤 하던 읍내 측 인사들은 찬성하였던 반면, 동천 인근의 하상면과 농소면 등지의 지주는 크게 반대하고 있었다. 반대파의 논리는, 수리조합 지구 내 태화강과 동천 2개의 큰 강에 제방을 쌓는다면 그 연장은 13리 남짓에 이르는데, 이는 당연히 하천개수사업으로서 국비로 진행해야 할 성질의 사업일 뿐만 아니라, 동천의 경우 범람하는 일이 드물어 수리조합이 필요없다는 것이었다. 경남 당국에서도 그 사업성에 확신을 가지지 못했던 만큼 조선총독부로의 인가 신청을 주저할 정도였는데, 양측 사이에서는 소송전이 난무할 정도로 대립은 극으로 치닫고 있었다.<sup>20)</sup> 이러한 상황에서 울산비행장 설치가 확정되었다. 찬성파에서는 울산비행장의 개장을 수리조합 창립 반대파를 설득하는 협상카드로 활용했다.

울산수리조합 창립파는 비행장이 ‘국가적 사업’이라는 ‘공공성’을 강조할 뿐만 아니라, 비행장을 가졌다는 사실만으로도 지역의 발전에 크게 기여할 것이라는 논리로 반대파를 설득하였다. 예컨대, 울산이 안고 있는 여러 현안들, 특히 울산-부산 간 철도가 부설되면 비행장이 울산수리조합 동리구역 내에 있어 입게 되는 수확 등의 경제적 손실 정도는 상쇄될 것이라 하였다. 이와 동시에 삼산리 일대의 평야 약 60,000평을 비행장 부지 수용 대상지로 정했다. 삼산리는 태화강 남쪽에 위치한 저습지로, 조선 중기까지만 해도 바다였던 곳이다. 오랜 세월 퇴적으로 형성된 지반은 연약하였을 뿐만 아니라 태

20) 울산수리조합의 설치 과정, 그 반대 운동과 관련해서는 김다훈, 「일제강점기 울산수리조합과 태화강 수리사업」, 『근현대 울산의 공간과 사회 변화』(울산역사연구소·부산대학교 한국민족문화연구소·울산대학교 역사문화학과 공동학술대회), 2025, 19~30쪽 참고.

화강의 범람을 막을 제방공사가 이루어지지 않는 한 비행장 부지로서는 적절하지 않았다. 창립과는 비행장 설치가 예정된 삼산리 일대 제방공사를 서두르기 위해서라도 울산수리조합을 서둘러 창립해야 한다면 반대파의 결정을 재촉하였다. <표 1>과 <표 2>는 울산비행장 부지로 수용된 토지 소유자와 소유 면적, 거주지별 분포를 정리한 것이다.

<표 1> 울산비행장 수용 부지 소유자(일부) 및 면적

| 소유자      | 면적(평) | 소유자   | 면적(평) | 소유자  | 면적(평) |
|----------|-------|-------|-------|------|-------|
| 동양척식주식회사 | 5,416 | 李根夏   | 1,395 | 金教彬  | 907   |
| 金小出      | 2,215 | 車溶珪   | 1,227 | 沈仁澤  | 875   |
| 崔辛出      | 1,930 | 金祥龍   | 1,222 | 李鍾震  | 858   |
| 金商憲      | 1,849 | 林敬禮   | 1,178 | 金聲振  | 750   |
| 울산면      | 1,798 | 高岡浦次郎 | 1,132 | 尹宰殷  | 744   |
| 국유       | 1,652 | 裴鍾植   | 1,067 | 中谷德一 | 715   |
| 文玉伊      | 1,646 | 卞德卜   | 1,005 | 皇甫潤  | 715   |
| 清水稼太郎    | 1,446 | 金萬章   | 966   | 朴年浩  | 692   |

\* 출처: 경상남도 울산시, 『울산면 삼산리 토지대장』, 1912~1976.

<표 2> 울산비행장 수용 부지 소유자 거주지별 분포

| 국유 | 울산면 | 하상면 | 대현면 | 청량면 | 부산 | 대구 | 일본 | 합계 |
|----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| 5  | 53  | 7   | 8   | 1   | 8  | 4  | 12 | 98 |

\* 출처: 경상남도 울산시, 『울산면 삼산리 토지대장』, 1912~1976.

\* 수용 부지는 울산면 삼산리 1099~1241번지 중 1928년 11~12월 소유권이 국유(조선총독부)로 이전된 98개 지번, 48,152평이며, 소유자 수는 지번을 기준으로 산출하였다.

실명이 확인된 전체 소유자는 59명이며, 1,000평 이상 소유자 15명이 제공한 부지가 전체 60,000평 중 대략 45% 정도를 점한다.<sup>21)</sup> <표 1>, <표 2>를

21) 본 연구에서 『울산면 삼산리 토지대장』를 통해 확인한 울산비행장 부지 내 토지의 상세 지번

통해 살펴보면, 동양척식주식회사의 토지가 5,400여 평으로 가장 많은 토지가 수용되었으며, 국유지와 울산면 소유 토지도 대략 3,500평이었다. 지주들의 거주지별 분포를 보면 대다수는 울산 읍내지역에 거주한 것으로 확인되나, 다카오카 우라지로[高岡浦次郎]과 시즈미 가타로[清水稼太郎] 등 울산 외에 주소지를 둔 지주도 적지 않았으며, 동양척식주식회사 이외의 외부 인사의 소유 토지도 6,000평이 넘었다. 당시 울산군수를 중심으로 울산수리조합 창립이 주도되었던 만큼, 이러한 상황은 비행장 부지가 지주들의 큰 반발 없이 빠르게 매수될 수 있었던 이유였던 것으로 추측된다. 실제로 약 2년간 갈등을 겪던 울산수리조합은 울산비행장 개장 직후인 1929년 2월 인가되었다.

이 외에 최신출(崔辛出), 김상헌(金商憲), 김성진(金聲振), 차용규(車溶珪), 나카타니 도쿠이치[中谷徳一] 등 울산 내 정치·경제계에 상당한 영향력을 행사하던 유력자들의 이름도 보이는데, 나카타니(찬성)나 최신출(반대) 외에는 울산수리조합에 관한 특별한 행적은 확인되지 않는다. 다만, 지역 유력자로서 지역의 발전을 위한 각종 공공사업에 협조적인 인물들이었던 만큼 비행장이라는 근대적 인프라가 울산에 가져다 줄 사회·경제적 효과를 기대하며 유사한 행보를 보였을 것으로 짐작된다. 민족별로는 전체 59명 중 조선인이 49명으로 압도적으로 많았다.

부지의 매수 가격은 토지 소유자 측에서 2명, 소유자가 아닌 자 2명, 총 4명의 평가위원을 선정한 후 토지를 상·중·하 3등급으로 나누어 평가했는데, 상·중·하 각각 평당 60전, 45전, 25전으로 매수하기로 결정했고, 부족한 토지는 지역 내 유력자가 기부하기로 하였다. 최종적으로 약 60,000평의 부지를 대략 30,000엔에 매수했다고 하니, 평당 50전 정도였다. 이는 당시 시세의 절반 수준의 낮은 가격이었을 뿐만 아니라, 일괄적으로 비교할 수는 없겠지만 1937년 개장한 대구비행장 부지를 평당 1엔에 매입한 것과 비교하더라도 상당한 헐값이었다.<sup>22)</sup>

요컨대, 울산비행장은 울산수리조합의 완성을 전제로 선정된 것이었다.

---

과 면적, 소유권 변동 등의 실태는 총 60,000평 중 48,152.1평으로, 전체 부지의 80% 정도이다. 지번 폐쇄 등의 사정으로 전수 확인하지는 못했으나 대략적인 추이는 가능할 수 있다.

22) 『朝鮮新聞』, 1928. 5. 21.; 『京城日報』, 1928. 5. 31.

곧, 일본-조선-만주 간 최단거리 항공로를 건설하려 한 본국의 정책적 결정을 전제로 하면서도 울산비행장 개장과 울산수리조합 건설을 이용해 각자의 ‘이속’을 채우려 했던 조선총독부 체신 당국과 울산수리조합 찬성파의 이해관계, 그리고 헐값에 부지를 제공했던 울산수리조합 조합원들의 희생 속에서 건설되었다. 하지만 60,000평이라는 비행장 부지가 울산수리조합 몽리구역 내에 포함되면서 울산수리조합은 대략 40,000엔이라는 많은 금액의 조합비 손실을 감수할 수밖에 없었다. 이는 1,100여 명의 조합원이 분할·납부하는 것으로 결정되었는데, 그 결과 비행장 부지를 적극적으로 제공하며 울산수리조합 설치에 긍정적이었던 ‘창립파’뿐만 아니라 일반 조합원에게도 그 책임이 전가되면서 큰 부담으로 되었다.

1931년 불경기의 여파 속에서 몽리구역 내 지주의 수입은 1단보당 5엔이 채 되지 않았으나 조합비는 5엔이 넘는 상황으로 되자 조합원들은 ‘국제비행장으로서의 중요한 사명’을 지닌 비행장 부지 60,000평에 대한 조합비는 조선총독부로 면세를 요청해야 한다고 주장했으며, 아니면 총독부로부터 면세 특허를 받고 있는 일본의 항공회사에 보조를 요청하자고도 하였다.<sup>23)</sup> 이 외에도 이후 비행장 운영 과정에서 발생한 여러 문제들에 대한 조치, 예컨대 비행장 침수 방지를 목적으로 한 태화구 제방 건축비 250,000엔을 비롯해서 배수 설비와 지면의 정비, 활주로 포장 등이 모두 울산수리조합 조합원의 부담으로 진행되었다.<sup>24)</sup>

### 3. 울산비행장의 운영과 활용

1928년 10월 하순 가을 수확이 끝난 직후 공사에 착수한 울산비행장은 불과 한 달 남짓의 기간 동안 공사를 마쳤다. 면적은 189,010m<sup>2</sup>, 활주구역은

23) 『朝鮮日報』, 1929. 5. 30.; 『每日申報』, 1929. 9. 7.; 『東亞日報』, 1931. 3. 27.; 1933. 3. 5.

24) 『東亞日報』, 1931. 3. 27.; 『釜山日報』, 1935. 8. 27. 『釜山日報』, 1930. 9. 9일자 기사에 따르면, “비행장 문제를 위해 수리조합 인가를 연기했다”고 보도하는데, 당국이 비행장 설치와 운영 비용을 지역으로 전가하기 위해 의도적으로 울산수리조합 인가를 이용한 것은 아닌지 추가 확인이 필요하다.

동서·남북 각 약 600m, 폭 각 약 150m의 'L'자형으로 조성되었다.<sup>25)</sup> 일본 육군이 아닌 조선총독부 체신국 소속으로 개장된 울산비행장은 민간 항공용으로 특설된 최초의 비행장으로, 당시 평양의 비행 제6연대 이외에 민간 영역에서의 비행이 거의 없는 상황에서 조선 항공산업의 발달에 크게 기여할 수 있는 중요한 역할을 부여받았다. 우편과 여객 수송이 실용화되면 울산비행장은 대한해협을 횡단한 비행기를 맞이하는 첫 번째 착륙장이자 대륙을 출발해 일본 본토로 들어가는 마지막 이륙지로, 일본-조선-만주뿐만 아니라 일본-유럽을 연결하는 국제 항공로의 요충지가 되는 것이었다. 당국에서는 1928년 12월 2일 지방의 관민 유지를 비롯해서, 특히 토지의 매수 과정에서 큰 희생을 감내했던 대소 지주 100여 명을 초대해 성대한 개장식을 개최하였다.<sup>26)</sup> 이는 1929년도 제국의회 예산 확정 이후 그 설립 인가가 공식적으로 발표되는 4월 1일보다 이른 개장이었다.<sup>27)</sup>

대략 40,000엔의 예산으로 모래와 자갈을 살포하며 땅고르기 공사를 마친 울산비행장은 개장 직후 비행기의 이·착륙에 큰 지장은 없었으나, 지상의 상태나 이·착륙 허가 신호 등을 시각적으로 알려주는 목적의 신호주(信號柱)와 가솔린 보급 시설 외에는 별다른 설비를 갖추지 못했다.<sup>28)</sup> 1929년 8월 울산을 경유하는 정기항로 운항사가 약 40,000엔 예산으로 면적 329평의 철근콘크리트 격납고를 조성했으며,<sup>29)</sup> 여객 수송을 앞둔 9월에는 여객 대합실, 화장실 등 부속건물을 완성하였다.<sup>30)</sup> 1930년 7월 1일 뒷산에 철탑을 세운 조선 최초의 항공무전전신국이 개국해 경성 및 후쿠오카 간의 교신이 가능해졌는데, 이로써 울산 인근 항공로의 기상, 비행장 혹은 항공 사고 통보, 비행

25) 「고시」, 『조선총독부관보』 제696호, 1929. 5. 1., 1~2쪽.

26) 『東亞日報』, 1928. 11. 10.; 『釜山日報』, 1928. 12. 2.

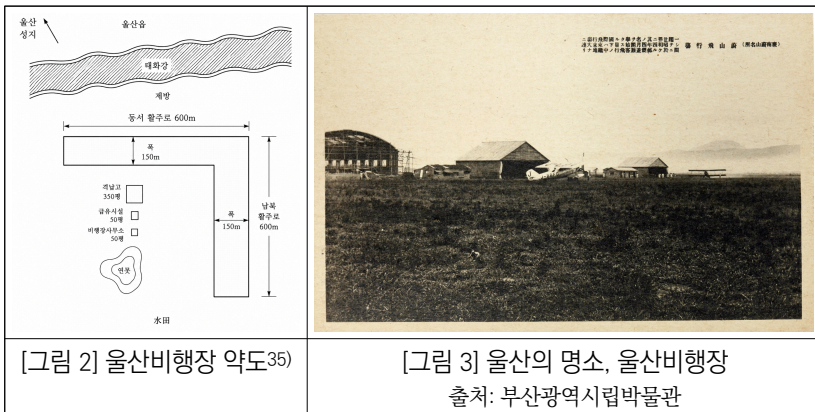
27) 『航空統計年報』(제1회)에 따르면 조선 내 여의도비행장과 울산비행장, 일본 본토 내 도쿄비행장, 오사카비행장, 후쿠오카비행장 모두 공식적인 설치 일자 1929년 4월 1일이다. 조선과 일본 내에서 비슷한 시기 설치된 비행장 중, 정기항공로가 개설되기도 전에 유독 울산비행장만 개장식을 거행한 것이 울산수립조합 인가와 밀접한 관계가 있는 것은 아닌가 의심된다.

28) 『釜山日報』, 1928. 12. 2.

29) 『朝鮮時報』, 1929. 6. 24.; 『釜山日報』, 1929. 8. 10.

30) 『釜山日報』, 1929. 3. 24.; 『朝鮮日報』, 1929. 9. 11.

기 안전을 확보하는 데에 필요한 통신 연락 등이 신속하게 가능해졌다. 이 외에 울산 및 부산 우편국과의 전신·전화, 우편우표의 판매 등을 겸하였다.<sup>31)</sup> 1931년 7월 1일부터는 항공기상관측소가 개소하였고, 1935년 7월에는 울산비행장 내에 울산우편국 출장소를 설치해 항공우편을 바로 인수하도록 했는데, 이는 그해 10월 울산우편국 분실로 변경되었다.<sup>32)</sup> 1934년 9월에는 일본 다카마쓰노미야[高松宮]의 방문을 기념하는 국기계양대를 설치하였다.<sup>33)</sup> 한편, 해상 비행 중 고장에 대비한다는 목적 하에 장생포항에 수상비행기 착륙장을 설치해 울산-후쿠오카 구간은 수상기를 사용한다는 계획도 수립했다.<sup>34)</sup>



31) 『釜山日報』, 1930. 7. 1.; 1930. 7. 3.

32) 『京城日報』, 1931. 6. 27.; 『釜山日報』, 1935. 7. 5.; 『京城日報』, 1935. 10. 13.

33) 『京城日報』, 1934. 11. 16.

34) 저두산 합도 앞바다 혹은 장생포 등을 수상기 착륙장으로 한다는 계획은 언론을 통해 지속적으로 보도되고 있으며, 1930년대 중반에는 훈련 중인 항공대 비행기가 장생포항에 착수하기도 하는데, 수상착륙장의 설치 여부는 추후 확인이 필요하다.

35) 『조선교통사』(선교회, 1986, 1.043쪽)에서는 “동서 방향의 활주로 600m를 1935년 40,000평을 확장해 조성한 것”으로 설명하고 있으나, 1929년 5월 1일자 『조선총독부 고시』에는 “동서·남북 각 600m의 ‘L’자형 활주로”로 기록하고 있어 이는 잘못된 기록으로 보인다. 동서 방향의 활주로 위치 역시 [그림 7]과 [그림 8]과 같이 이후 확장된 울산비행장의 모습과 비교해 보면 잘못 설정된 것을 알 수 있다. 본 약도는 『조선교통사』에 실린 약도의 오류를 수정해서 제작한 것이다.

### 1) 주요 노선과 수송 여객·화물·우편물



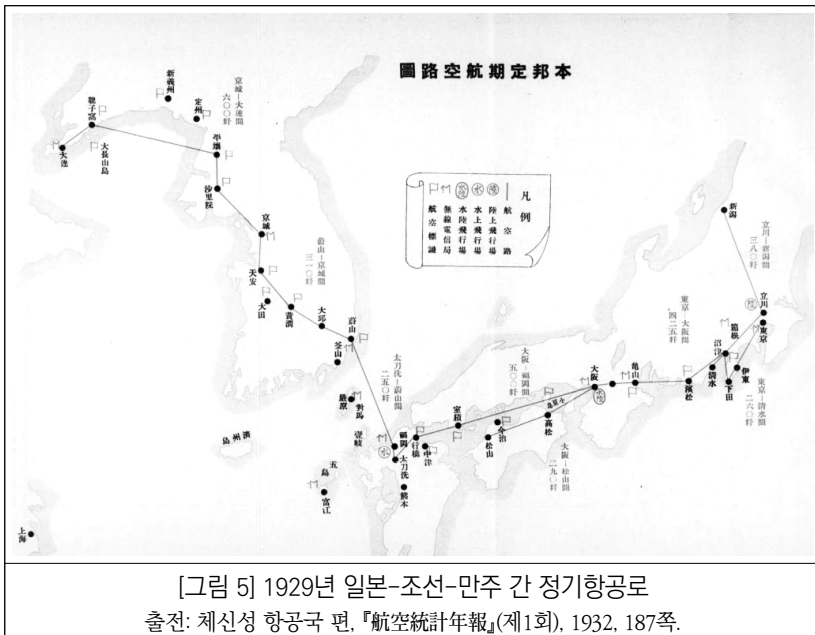
1927년 일본 「항공법」 시행과 동시에 ‘일본항공수송주식회사(日本航空輸送株式會社, 이하 일본항공수송)’<sup>36)</sup>가 설립되자 조선-만주 간 간선훙공로는 일본항공수송에 독점되었다. 설립 직후 도쿄-다롄선과 도쿄-상하이선을 개설한 일본항공수송은 울산비행장 개장 이후 출장소를 설치하며 조선총독부로부터 조선 내 영업허가를 받았고, 1929년 4월 1일부터 도쿄-다롄선 중 울산-다롄 구간 정기 우편비행을 시작했다.<sup>37)</sup> 이로써 울산비행장은 울산-다롄 간 우편비행의 조선 측 착륙지가 되었는데, 울산 이외에 조선 측 경유지는 경성과 평양이었다. 사용한 기체는 소형의 프랑스제 살트송(Salmson) 2A2형이며, 운항 일정은 울산과 다롄에서 각각 격일로 출발하는데, 울산에서는 화·목·토 오전 9시, 다롄에서는 월·수·금 오전 8시 정각에 출발했다.<sup>38)</sup>

36) 1927년 7월 20일 각의에서의 ‘항공수송회사설립준비조사위원회 설치’ 결정에 따라 설립된 국책항공회사로, 시부자와 에이이치[瀧澤榮一] 등 재계 인사들이 주주로 참여한 주식회사였다. 1928년 11월 1일 등기를 완료한 일본항공수송은 정부의 주선으로 기존의 동서정기항공회(東西定期航空會)와 일본항공(日本航空)이 운항하고 있던 간선훙공로를 어려움 없이 인수할 수 있었는데, 1929년 4월 1일부터 일본-조선 간 정기 우편비행을 개시하였다(若林宣, 앞의 책, 2016, 70~75쪽).

37) 일본항공수송은 1929년 4월 1일 영업 개시에 맞추어 신형 비행기를 발주했으나 제날짜에 공급받지 못하면서 당시 일본 육군에서 대량 수입해 사용하던 살트송기를 끌어 모아 영업을 개시하였다. 주로 군용 정찰기로 사용되던 살트송기는 소형 프로펠러 비행기로, 조선 해협 횡단과 같은 해상비행에는 한계가 있었다. 때문에 신형 비행기가 도착할 때까지 도쿄-다롄선을 도쿄-오사카-후쿠오카와 울산-경성-평양-다롄의 2구간으로 나누어 운항하였다(若林宣, 앞의 책, 2016, 72~75쪽).

38) 『釜山日報』, 1929. 3. 20.; 『朝鮮日報』, 1929. 4. 5.

그해 6월 21일부터는 일본항공수송이 미쓰비시식[三菱式] MC-1형 및 아이치식[愛知式] AB-1형, 나카시마식[中島式] N36형 3대의 기체를 도입하면서 대한해협 횡단이 가능해져 후쿠오카-울산 간 우편비행을 시작하게 되는데, 이로써 도쿄-다롄 간 항공로가 비로소 완성되었다. 항로의 거리는 2,075km로, 기차로 75시간 소요되던 시간이 30시간으로 단축되었다. 도쿄를 출발한 경성·다롄행 우편물은 보통편보다 이를 가량 빨리 도착했는데, 경성에는 이튿날 오전 중에, 다롄에는 그날 저녁 무렵이면 도착해 보통편의 절반 수준이었다.<sup>39)</sup>



39) 『京城日報』, 1929. 6. 6.; 『朝鮮時報』, 1929. 6. 19.; 『朝鮮日報』, 1929. 6. 19.

〈표 3〉 1929년 일본항공수송주식회사 도쿄-다렌선 정기항공 현황

| 노 선              | 거리(km)     | 항공횟수           | 소요시간           | 수송항목               |
|------------------|------------|----------------|----------------|--------------------|
| 도쿄 - 오사카         | 425        | 매주 12 왕복       | 2시간            | 여객, 화물, 우편물        |
| 오사카 - 후쿠오카       | 500        | 매주 6 왕복        | 2시간 30분        | 여객, 화물, 우편물        |
| <b>후쿠오카 - 울산</b> | <b>240</b> | <b>매주 3 왕복</b> | <b>1시간</b>     | <b>여객, 화물, 우편물</b> |
| <b>울산 - 경성</b>   | <b>310</b> | <b>매주 3 왕복</b> | <b>1시간 30분</b> | <b>여객, 화물, 우편물</b> |
| 경성 - 평양          | 200        | 매주 3 왕복        | 1시간            | 여객, 화물, 우편물        |
| 평양 - 다렌          | 400        | 매주 3 왕복        | 2시간 30분        | 여객, 화물, 우편물        |

\* 출전: 체신성 항공국 편, 『航空統計年報』(제1회), 1932, 42~43쪽.

1929년 9월 10일부터는 도쿄-다렌 간 여객수송이 개시된 가운데 후쿠오카-울산 및 울산-경성, 경성-다렌 간을 주 3회 왕복하는데,<sup>40)</sup> 이때 사용한 기종은 미국의 포커 유니버설(Fokker Universal) 8인승 여객기였다. 울산 출발 일본행 비행기의 첫 번째 탑승자는 울산학교조합 관리자 모리타 가타로[森田嘉太郎]로, 12일 오전 8시 울산비행장을 이륙해 도쿄로 향했다. 19일에는 신임 울산우편국장 하야시 이와오[林岩雄]가 경성발 여객기로 울산비행장에 도착했다.<sup>41)</sup> 1929년은 때마침 경성에서 조선박람회が開리고 있던 때로, 조선박람회 관람객 가운데에는 울산비행장을 이용하는 이가 많았다. 27일 마츠시게상점[松重商店]의 점주 마츠시게 센타로[松重淺太郎] 등 울산 읍내와 방어진에서 5명이 조선박람회 구경차 경성으로 출발하는 등 이용 승객이 많아 임시 증편까지 해야 하는 상황이었다.<sup>42)</sup> 이듬해 4월 1일부터는 상·하행 모두 주 6회, 일요일만 제외하고 매일 왕복하는 것으로 변경되었다.<sup>43)</sup>

아래 〈표 4〉는 울산비행장의 연도별 여객, 화물, 우편물 수송 성적이다. 개장 이래 1936년까지 수송량은 꾸준히 늘어나고 있다. 특히 우편물 수송량이 많아 우편항공의 성격을 잘 보여준다. 여객의 경우 철도, 선박에 비해 운임

40) 『釜山日報』, 1929. 8. 29.; 『朝鮮時報』, 1929. 9. 3.

41) 『朝鮮時報』, 1929. 9. 15.; 1929. 9. 21.

42) 『朝鮮時報』, 1929. 9. 29.; 1929. 10. 5.

43) 『京城日報』, 1929. 12. 29.

이 아주 비쌌던 만큼 많은 사람이 이용하기는 어려웠는데, 관료나 군, 항공회사 관계자 등 공무를 목적으로 한 이용이 많았다. 도착·출발 여객 및 화물·우편 수송량에 비해 통과 여객 및 수송량이 압도적으로 많은 것은 도쿄-다렌 노선의 중간 기착지로서의 성격을 드러내는데, [부표]의 조선 내 다른 비행장의 수송 실적과 비교하더라도 노선의 핵심적 경유 공항이었음을 알 수 있다. 1934년 하반기 기준 일본항공수송의 본토와 조선 내 각 비행장별 성적은 울산비행장이 1등이었다.<sup>44)</sup> 1937년 울산비행장의 화물과 우편물 수송 실적이 하락한 것은 대구비행장이 개장한 영향이다.

〈표 4〉 일제강점기 울산비행장 이용 실태

| 년도   | 비행기(대) |     | 여객(명) |       |     | 화물(Kg)   |           |          | 우편물(Kg)  |           |          |
|------|--------|-----|-------|-------|-----|----------|-----------|----------|----------|-----------|----------|
|      | 도착     | 출발  | 도착    | 통과    | 출발  | 도착       | 통과        | 출발       | 도착       | 통과        | 출발       |
| 1929 | 194    | 201 | 78    | 43    | 101 | 13.10    | 86.55     | 9.00     | 870.59   | 170.46    | 800.31   |
| 1930 | 435    | 445 | 176   | 673   | 219 | 243.49   | 1,536.81  | 23.00    | 359.77   | 3,411.53  | 292.64   |
| 1931 | 608    | 610 | 238   | 1,017 | 254 | 731.75   | 8,287.00  | 102.42   | 851.70   | 7,413.39  | 438.75   |
| 1932 | 619    | 623 | 216   | 1,425 | 207 | 519.55   | 10,458.45 | 236.56   | 1,171.93 | 17,193.72 | 593.77   |
| 1933 | 601    | 608 | 231   | 1,438 | 259 | 1,382.88 | 13,584.23 | 3,422.10 | 2,441.64 | 44,622.37 | 735.96   |
| 1935 | 603    | 609 | 221   | 1,613 | 210 | 2,104.30 | 15,670.82 | 2,158.80 | 2,814.20 | 44,498.85 | 1,113.60 |
| 1936 | 622    | 646 | 250   | 1,475 | 185 | 1,994.20 | 28,482.14 | 2,891.50 | 3,472.10 | 49,234.42 | 1,859.25 |
| 1937 | 644    | 660 | 178   | 1,748 | 155 | 1,137.20 | 23,012.00 | 2,416.20 | 2,977.29 | 40,350.80 | 532.85   |

\* 출전: 조선총독부 제신국, 『朝鮮遞信統計要覽』, 1930~1938; 鮮交會, 『朝鮮交通史』, 1986, 1,033쪽.

## 2) 어군탐지 비행

울산비행장 개장을 계기로 조선 수산계에서는 울산을 근거지로 한 어군탐지(魚群探知) 비행을 시도하였다. 일본에서는 비행기를 활용한 어군탐지로 이미 상당한 성과를 올리고 있었는데, 1929년 초 경상남북도와 전라남도의 청어 건착망(巾着網) 업자가 모여 조직한 건착망조합은 조선의 항공 사업에 중

44) 『釜山日報』, 1935. 9. 20.

사하고 있던 니시오 사부로[西尾三郎]<sup>45)</sup>의 비행기를 띄워 봄, 가을 2차례에 걸쳐 청어(봄)와 정어리(가을) 등의 어족을 조사하기도 하였다.<sup>46)</sup> 방어진에서는 이와 관련해서 방어진비행장 설치를 체신 당국으로 제안했는데, 하야시가 네상점[林兼商店]은 비료공장의 건조장이 위치한 수만평의 평야를 무상으로 제공하겠다는 등 비행장 유치를 위한 의사를 적극적으로 표명하였다.<sup>47)</sup>

계획했던 봄 조사는 좌절되었으나, 10월 어군탐견비행회(魚群探見飛行會)가 조선총독부 후원 하에 방어진-포항 간 어군탐지를 실시하였다. 어군탐견비행회는 조선청어건착망조합, 경상남도수산회, 경상북도수산회, 경남울산군동면어업조합, 경북경주군감포어업조합, 경북영일군구룡포어업조합, 경북영일군어업조합, 주식회사하야시가네상점, 주식회사비행연구소, 주식회사동양수산신문사를 회원으로 한 단체로, 14일 발회식을 열고 방어진 동면어업조합 내에 출장사무소를 설치하였다. 비행은 14일부터 20일 일정이었으며, 사용 비행기는 조선항공연구소 소속의 오스트로-다임러(Austro-Daimler) 엔진 계열의 비행기로, 니시오 대위가 직접 조종하였다. 13일 경성 여의도비행장을 출발한 니시오 비행기는 당일 울산비행장에 도착, 이튿날부터 비행을 개시하였다. 비행기와 선박 간의 통신은 비행기에서 각 망선(網船)으로 미리 정한 신호를 직접 보내는 이외에, 조선총독부 수산과 소속의 어업 단속선 조풍환(朝風丸)이 상세한 통신을 받아 이를 무선전화로 방송하면 '라디오 셋트(일종의 무선 수신기)'를 설비한 망선이 수신하는 방법을 사용하였다.<sup>48)</sup>

기간 중 비행 일수는 15일, 항공 시간은 30여 시간, 어군을 발견해 어선을 유도한 것이 10여 회였다. 이는 조선 수산계의 첫 번째 시도로, 평양의 비행대가 함경도에서 시행했던 해산진선 등 철도의 측량, 삼림 조사 비행과 함께 군사비행의 산업화 가능성을 확실하게 보여준 성공적인 시도였다.<sup>49)</sup> 어획의

45) 니시오 사부로는 평양 제6연대 비행대 대위 출신으로, 1925년 일본 육군으로부터 살트송기 1대를 불하받아 여의도비행장 내에 30평짜리 격납고를 짓고 '조선항공연구소'를 설립하였다. 이후 조선총독부 지원 하에 조선 내 우편비행 등에 종사하였다.

46) 『釜山日報』, 1929. 1. 16.; 『京城日報』, 1929. 3. 22.

47) 『釜山日報』, 1929. 4. 18.; 『朝鮮日報』, 1929. 4. 26.

48) 『中外日報』, 1929. 10. 9.; 『朝鮮新聞』, 1929. 10. 15.; 1929. 10. 18.

49) 『京城日報』, 1929. 10. 18.; 『朝鮮新聞』, 1929. 11. 3.; 『京城日報』, 1929. 12. 3.

증가를 도모하였을 뿐만 아니라 어획하지 못하는 날의 무익한 노동을 방지하는 등 다방면으로 이용할 수 있어, 항공의 비군사적인 실용화 가능성을 보여준 것이었다. 방어진을 주요 거점으로 한 어군탐지 비행은 이후로도 계속되었는데, 울산 이외에 청진 등에서도 시도되었다.

### 3) 유람비행

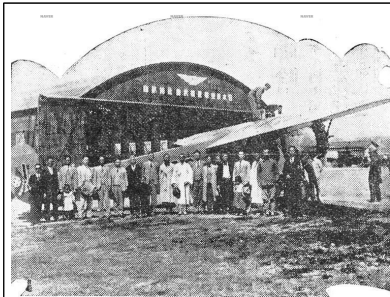
울산비행장 개장 이후 지역사회에서는 근대 과학의 상징물인 항공 지식을 전파하고 항공의 개척에 기여할 목적의 비행기 탑승 체험, 활동사진 상연, 강연회 등 각종 행사를 개최했는데, 이는 지역의 특색있는 관광자원으로서 다양한 볼거리, 놀거리를 제공했다. 예컨대, 울산비행장 개장식 당일 초청된 평양 비행 제6연대 비행기의 화려한 곡예비행은 항공에 대한 사람들의 호기심을 자극하기에 충분했으며, 이는 부산, 양산 등에서 울산을 찾은 수만 관중의 환호 속에서 거행되었다. 울산공립보통학교에서는 항공 활동사진 상영회와 항공 강연회가 개최되었는데, 이를 통해 지방 개발의 당위성과 비행기에 대해 설파하는 동시에 관람객에게 울산을 선전하는 효과를 냈다.<sup>50)</sup> 이러한 행사는 이후로도 이어졌다. 특히 비행기에 직접 탑승하는 유람비행은 경성과 울산 등 비행장을 가진 도시에서만 경험할 수 있는 특별한 체험으로 각광받았다.

1930년 9월 울산변영회장 나카타니 도쿠이치, 곡물상조합장 이규정(李圭正) 등이 일본항공수송 담당자를 만나 울산비행장에서 유람비행 행사를 개최해 줄 것을 요청하였고,<sup>51)</sup> 그해 가을 일본항공수송 주최 하에 약 2개월 동안 유람비행이 실시되었다. 10~11월 2개월간 일요일마다 오전·오후 2회씩 울산 상공 30미터를 약 10분간 비행했는데, 요금은 1인당 5엔이었다. 첫날 부산의 유자 10명이 전세 자동차로 울산을 방문하는 등 유람 승객만 64명에 달할 정도로 성황이었으며, 최종 성적은 애초 예상했던 100명을 훨씬 초과한 400여 명에 달했다.<sup>52)</sup> 이듬해 2월부터는 월 1회 정기 유람비행이 실시되었으며, 비행기 시승과 함께 경주의 명승고적을 상공에서 관람하는 ‘고도경주유람비행대회’, 비

50) 『釜山日報』, 1928. 12. 2.

51) 『釜山日報』, 1930. 9. 2.

52) 『朝鮮時報』, 1930. 10. 14.; 『釜山日報』, 1930. 10. 21.; 1930. 11. 19.



[그림 6] 동아일보사 울산지국  
주최  
비행대회 기념촬영  
출전: 『東亞日報』, 1935. 4. 25.

행기 시승과 경주와 양산 등 인근지역 탐방을 묶어 진행하는 언론사 주최의 행사도 등장했다.<sup>53)</sup>

이외에 울산에서 개최된 운동회, 품평회 등 각종 행사에 비행기 시승 프로그램을 포함시켜 행사를 더욱 풍성하게 하였다. 1933년 11월 울산 읍에서 개최된 1부 4군 연합 임업품 평회 때는 부대행사로 유람비행을 포함시켰는데, 이는 다른 지역 품평회에서는 볼 수 없는 울산만의 특화

된 프로그램이었다.<sup>54)</sup> 1931년 동아일보사 연양분국에서는 분국 신설을 기념하며 비행기 시승단을 모집해 울산비행장과 경주 일대 상공을 순회하였고,<sup>55)</sup> 1935년 동아일보사 울산지국에서도 애독자 위안 행사로 유람비행을 개최했다.<sup>56)</sup>

이러한 행사는 울산군 주민뿐만 아니라 인근 지역민들의 흥미도 유발시켜 그들을 울산으로 끌어들었다. 1930년 11월에는 부산일보사의 국산품 애용 선전의 날 행사 1등 상품으로 울산-도쿄 간 비행기 탑승 기회가 등장하기도 했다.<sup>57)</sup> 이 외에 향토방문비행, ‘애국호’ 방문비행 등 일본-조선-만주를 일주하는 여러 비행 행사의 일정이 울산에 착륙해 급유하거나 혹은 하루를 숙박하는 경우가 많아, 이를 구경하려는 인근 지역민들의 발길을 이끌기도 했다. 울산경찰서에서는 울산성지와 울산비행장을 살펴보는 유력 인사들의 방문이 많은 상황에 대비하며 치안 등을 목적으로 신식 오토바이까지 배치하였다.<sup>58)</sup>

이처럼 울산비행장이 울산의 대표적인 관광자원으로 활용되면서 부산 등

53) 『京城日報』, 1931. 2. 2.; 『東亞日報』, 1931. 5. 15.; 1931. 5. 27.; 1931. 9. 17.

54) 『東亞日報』, 1933. 10. 29.; 『釜山日報』, 1933. 11. 1.

55) 『東亞日報』, 1931. 9. 17.

56) 『東亞日報』, 1935. 4. 24.

57) 『釜山日報』, 1930. 10. 16.; 1930. 10. 31.

58) 『釜山日報』, 1935. 6. 30.

인근 도시와의 교통망 구축, 자동차 운행 증대, 학성여관 등 숙박시설 확장 등 관련 인프라를 확충하는 낙수효과도 적지 않았다. 울산우편국에서는 울산을 상징하는 명승·사적 스탬프에 울산성터, 가토 기요마사[加藤清正] 투구와 함께 비행기를 새겨 넣었다.<sup>59)</sup>

〈표 5〉 일제강점기 울산에서 개최된 비행 관련 행사

| 일 자       | 행 사 명                                            | 일 자       | 행 사 명                                   |
|-----------|--------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------|
| 1928. 12. | 울산비행장 개장식<br>- 평양 비행연대 축하비행<br>- 활동사진 상영, 강연회 개최 | 1932. 4.  | 애국기 '조선희'의 방문비행                         |
| 1929. 9.  | 울산비행장 격납고 낙성식<br>- 일반인 대상 시승 행사                  | 1932. 7.  | 윤군의 향토방문비행                              |
| 1930. 9.  | 일본-독일 친선 유럽-아시아<br>연락 비행<br>- 울산 상공 선회 비행        | 1932. 7.  | 일본학생항공연맹의 방문<br>비행                      |
| 1930. 10. | 울산공립심상고등소학교<br>추계운동회<br>- 운동장 상공 선회 비행           | 1933. 2.  | 체신국 주최 시승 비행                            |
| 1930. 10. | 일본항공수송회사 유락 비행                                   | 1933. 11. | 1부 4군 연합 임업품평회<br>유람비행                  |
| 1930. 10. | 일본항공수송회사 유람 비행                                   | 1934. 5.  | 해군기념일 위령제<br>- 여객기로 러일전쟁 해전<br>장소에서 위령제 |
| 1930. 11. | 울산-도쿄 간 홍보 비행                                    | 1935. 4.  | 동아일보사 울산지국<br>유람비행대회                    |
| 1930. 11. | 항공영화 상영 및 강연회                                    | 1935. 10. | 평양비행6연대의 사단 대항 연습<br>- 부산 등지에서 관람객 쇄도   |
| 1931. 2.  | 일본항공수송회사 유람 비행                                   | 1938. 5.  | 해군기념일 애국기 5대 命名式                        |
| 1931. 5.  | 고도경주비행 유람대회                                      | 1941. 9.  | 울산 모형항공기 경기대회                           |
| 1931. 10. | 동아일보사 연양분국의<br>비행기 시승 행사                         |           |                                         |

\* 출처: 『釜山日報』, 『朝鮮時報』, 『每日申報』, 『京城日報』, 『朝鮮新聞』, 『東亞日報』, 『朝鮮日報』 등

59) 『釜山日報』, 1930. 12. 6.; 1932. 10. 7.

이상에서 살펴본 것처럼 울산비행장은 근대 교통기관으로서 뿐만 아니라 경제, 사회, 문화 등 지역사회 전반에 걸쳐 크고 작은 영향을 미쳤다. 일본-조선-만주를 잇는 항공 요충지로서의 중요한 역할을 부여받은 울산은 다른 도시에는 없는 울산만의 경쟁력을 가지게 되었고, 수산과 관광 분야 등 다양하게 활용할 수 있는 가능성도 보여주었다. 이러한 분위기 속에서 번영회, 상공회 중심으로 ‘국제비행장’을 가진 도시라는 위상에 부합하는 다양한 지역발전책이 쏟아져 나오는데, 울산비행장 개장은 오랜 기간 지지부진했던 지역의 여러 현안들을 해결할 수 있는 ‘울산 성장의 열쇠’와도 같이 인식되었다.<sup>60)</sup>

첫째, 울산비행장의 개장, 울산수리조합 공사 준공으로 조성된 태화강 남쪽 삼산리 평야지대로의 도시공간 확장과 울산 읍내와 삼산리를 잇는 성남교와 울산교 재건축을 촉구했다.<sup>61)</sup> 둘째, 부산으로의 우편수송과 함께 울산-부산 간 동해안선 철도 부설,<sup>62)</sup> 울산-동래 간 도로 건설, 자동차 운행편의 증가 등 교통망 확대를 통한 부산 상권과의 긴밀한 연계를 도모했다.<sup>63)</sup> 셋째, 부산-원산 사이에 위치한 최고의 양항(良港)이자, 남부지역 동해안 일대 물자의 집산지로 성장할 장생포항의 축항, 울산-장생포 간 3등도로의 개수, 울산-장생포 간 철도지선 부설, 장생포-일본 간 직통항로 개설 등 부산 보조항으로서의 장생포항 개발을 구체화했다.<sup>64)</sup>

#### 4. 대구비행장 개장과 ‘군 비행장’으로의 재편

일본항공수송이 1929년 개설한 도쿄-다롄 노선의 비행기는 울산을 중간 기착지로 해서 하루를 머문 후 경성 혹은 후쿠오카로 출발했다. 그러나 도

60) 『朝鮮日報』, 1929. 7. 12.

61) 『釜山日報』, 1932. 6. 5.; 1932. 7. 9.; 1932. 10. 2.

62) 울산-부산 간 동해안선 부설 추이는 전성현, 「일제강점기 동해남부선의 식민성과 지역정치」, 『역사와 경계』 104, 부산경남사학회, 2017 참고.

63) 『釜山日報』, 1929. 1. 22.; 1929. 4. 2.; 1930. 7. 14.

64) 『釜山日報』, 1929. 1. 23.; 1929. 4. 6.; 1932. 7. 10.; 1932. 10. 30.

교 혹은 다렌을 출발한 여객은 특별한 인프라가 없는 울산에서 하루 머무는 것에 불만을 가졌고, 후쿠오카나 경성에서 숙박할 수 있기를 요구했다. 게다가 울산비행장은 날씨가 나쁘면 사용이 제한되는 일이 많았다. 이러한 사정으로 일본항공수송은 울산비행장 개장 직후부터 후쿠오카-경성 직항 등 대안을 찾기 시작했다. 다만 당시 비행기는 비행거리가 길지 않다는 기술적인 문제가 있었고, 대한해협을 횡단한다는 자체가 상당한 위험요소였던 만큼 후쿠오카-경성 직항은 여전히 다소는 무리였다.<sup>65)</sup> 울산이 아니더라도 혹시 모를 비상 상황에 대비한 불시착륙장을 조선 남부지역 해안 가까이에 둘 필요가 있었는데, 이러한 분위기는 자연스럽게 대구비행장 설치 요구로 이어졌다.<sup>66)</sup>

실제로 울산비행장은 개장 직후부터 좁은 면적과 약한 지반, 배수 불량 등 크고 작은 문제가 지적되었다.<sup>67)</sup> 이·착륙 과정에서 약한 지반과 지형적 요인으로 인한 전복 사고가 빈번하게 발생하였을 뿐만 아니라,<sup>68)</sup> 특히 여름 장마철이 되면 비행장 침수로 인한 비행기 결항이 많았다. 개장 이듬해인 1929년 7월 초 남부지방 호우로 비행장이 4척 이상 침수되면서 비행기의 이·착륙은 거의 불가능했는데, 7월 중순까지도 물이 완전히 빠지지 않아 정기운항에 상당한 지장을 초래하였다.<sup>69)</sup> 이는 서둘러 개장하는 과정에서 방수 및 배수에 대한 대비책을 제대로 마련하지 않았기 때문이다. 『토지대장』을 통해 비행장 부지의 소유권 이전 시기를 확인해 보면 1928년 11월과 12월에 집중되어 있다.<sup>70)</sup> 이는 토지매수와 거의 동시에 비행장을 개장한 것으로, 땅을 고르는 단순 평탄화 작업 후 모래와 자갈을 살포한 수준에서 개장한 것이다. 4~5일 연속해서 비가 내리면 비행장 전체가 진흙탕으로 변하여, 그것이 제 기능을

65) 『京城日報』, 1930. 1. 10.; 『每日申報』, 1930. 2. 8.; 『京城日報』, 1933. 7. 2.

66) 1920년대 일본-조선 간 항공로 개설을 위한 시험비행을 시도할 때 대구는 조선 측 중간 기착지로 선택되었으므로, 1929년 정기항공의 중간 기착지 선정 과정에서도 대구는 주요한 후보지로 기대되었다. 대구비행장 설치 과정과 관련해서는 김기동, 앞의 논문, 2025 참고.

67) 『中外日報』, 1930. 5. 10.

68) 『釜山日報』, 1932. 3. 12.; 『每日申報』, 1935. 8. 10.

69) 『朝鮮時報』, 1929. 7. 16.; 『朝鮮新聞』, 1929. 7. 17.

70) 경상남도 울산시, 『울산면 삼산리 토지대장』, 1912~1976.

할 수 없었던 것은 어찌면 당연한 일이었다.<sup>71)</sup> 이 외에도 예컨대, 1933년 7월 초 태화강 홍수로 울산 읍내-국제비행장 간 도로가 통과하는 옥교동과 성남교가 침수되자 비행장 직원들이 출근하지 못해 울산비행장이 휴업한 일도 있었다.<sup>72)</sup> 이러한 상황이다 보니 1년 중 사용 가능한 날은 불과 ‘며칠뿐’이라는 비아냥 섞인 목소리가 나오기도 했다.<sup>73)</sup>

울산비행장의 이러한 문제는 울산수리조합의 수리사업이 진행되면서 방수와 배수 설비를 갖추게 되면 해결될 것으로 예측되었다. 하지만 태화강 연변에 자리잡은 입지 자체가 한계가 있었던 만큼 울산비행장의 침수는 그 이후로도 매년 여름마다 반복되었다. 1936년 여름의 경우 한 달가량이나 사용이 금지되었다. 비행장 사용 불능 상태가 반복되면서 일본항공수송도 큰 손해를 볼 수밖에 없었다. 이를 두고 당시 언론에서는 “다른 곳에서 획득한 이익을 울산비행장에 쏟아붓는 형국”이라 하면서, 울산비행장은 마치 ‘방탕한 아들’과도 같다고 지적하였다.<sup>74)</sup>

이에 울산 지역사회에서는 장마철 침수 방지책을 비롯해서 비행장 확장과 주변 도로 정비 등 울산비행장 활성화를 위한 다양한 방안을 강구하였다. 1930년 봄에는 일찌감치 장마에 대비하며 배수구 개수와 자갈 깔기 등의 공사를 진행했으며, 7월에는 울산수리조합 사업의 일환으로 90마력의 양수기를 설치하고 제방 공사에 진력하였다.<sup>75)</sup> 1931년에도 2개의 하수관을 설치하고 모래섞인 황토를 살포하는 등 배수·정지 공사를 추가로 진행하였다.<sup>76)</sup> 1935년 지역민의 기부금과 부역을 포함, 100,000엔의 공사비로 울산교와 성남교 개축 공사를 완료했는데, 이제 호우기에도 읍내-비행장 간 교통은 지장이 없을 것으로 기대되었다.

이러한 지역사회의 노력은 울산비행장의 안정적 운영에 크게 기여하였다. 아래 <표 6>은 일본항공수송의 도쿄-다렌 간 정기 예정노선 중 조선 경유 노

71) 『釜山日報』, 1928. 12. 2.; 1930. 9. 9.

72) 『釜山日報』, 1933. 7. 12.

73) 『每日申報』, 1930. 9. 6.

74) 『釜山日報』, 1930. 9. 11.

75) 『中外日報』, 1930. 5. 10.; 『釜山日報』, 1930. 7. 5.

76) 『朝鮮新聞』, 1931. 11. 12.; 『每日申報』, 1931. 11. 12.

선의 결항 실태를 보여준다. 울산비행장을 경유하는 후쿠오카-울산, 혹은 울산-경성 노선의 경우 개장 직후에는 결항 비율이 상당히 높았으나, 1931년 울산수리조합의 제방 공사 등이 어느 정도 진행된 이후로는 크게 줄어들고 있다. 조선 내 다른 비행장 경유 노선과 비교하더라도 결항 비율이 크게 높지 않으며, 오히려 낮은 연도도 보인다. 당시 결항 원인으로는 날씨와 발동기 고장, 기체 고장, 기타의 사유가 지목되는데, 전체의 80~90% 이상은 ‘날씨’가 이유였다.<sup>77)</sup> 여기에는 여러 가지 해석의 여지는 있으나, 어쨌든 ‘날씨’로 인한 결항이 울산비행장만의 치명적 결함은 아니었던 것이다.

이상의 내용을 통해 두 가지를 생각해 볼 수 있다. 첫째, 당시 장마철 호우로 인한 비행장 침수와 정기항공 결항은 비단 울산비행장의 문제인 것만은 아니었는데, 경성이나 신의주, 청진 비행장 역시 호우나 지반 문제로 인한 결항이 빈번하였다.<sup>78)</sup> 둘째, 울산 지역민들의 노력으로 방수와 배수 문제 등 울산비행장의 결함은 조금씩 극복되고 있었다. 때문에 울산비행장의 폐지를 그 자체의 결함 때문만으로 보기는 어렵다. 실제로 제방이 완성된 후 울산비행장의 침수는 크게 줄어들었으며, 좁은 비행장 부지와 관련해서도 1935년 지역 유지들을 중심으로 몽리구역 내 추가 확장까지 계획하는 등 그 결점을 보완하기 위한 지역 차원의 노력은 계속되었다.<sup>79)</sup> 이와 관련해서 대구비행장이 1930년대 중반 이후 일제의 일·선·만 연결 교통망 확충을 위한 당국의 정책적 변화에 따라 조성된 비행장이라는 점은 선행 연구를 통해 밝혀진 바로, 울산비행장의 기능은 전쟁을 준비하던 일제의 정치·군사적 계획에 따라 대구비행장으로 이전되었다.<sup>80)</sup>

77) 채신성 항공국 편, 『航空統計年報』(제1회~제9회), 1932~1940.

78) 『京城日報』, 1936. 8. 19. 울산비행장의 경우 다른 비행장에 비해 개장 기간이 길었던 데다가 대구비행장 설치 문제와 결부되면서 울산비행장의 ‘결함’이 다소 크게 부각된 측면도 있는 것 같다.

79) 『釜山日報』, 1930. 7. 29.; 『朝鮮新聞』, 1931. 11. 12.; 『釜山日報』, 1932. 10. 30.; 『京城日報』, 1935. 8. 17.; 『釜山日報』, 1935. 8. 24.; 1930. 7. 3.

80) 이와 관련해서는 김경남, 「아시아태평양전쟁기 대구의 시가지계획과 군사기지화 정책」, 『영남학』 78, 경북대학교 영남문화연구원, 2021; 김기동, 앞의 논문, 2025 참고.

〈표 6〉 일본항공수송회사 정기항공(도쿄-다렌선 일부) 예정 횟수에 대한  
결항 비율

단위: %

|      | 福岡 - 울산 |       | 울산 - 경성 |       | 울산 - 대구 | 福岡 - 대구 | 대구 - 경성 | 경성 - 평양 |       | 평양 - 大連 |       | 평양 - 신의주 |      | 신의주 - 大連 |      |
|------|---------|-------|---------|-------|---------|---------|---------|---------|-------|---------|-------|----------|------|----------|------|
|      | 상행      | 하행    | 상행      | 하행    |         |         |         | 상행      | 하행    | 상행      | 하행    | 상행       | 하행   | 상행       | 하행   |
| 1929 | 23.14   | 20.49 | 29.3    | 24.36 |         |         |         | 20.38   | 18.59 | 19.74   | 18.59 |          |      |          |      |
| 1930 | 12.46   | 11.82 | 15.02   | 13.42 |         |         |         | 7.67    | 6.71  | 6.71    | 8.95  |          |      |          |      |
| 1931 | 0.64    | 1.27  | 4.14    | 3.82  |         |         |         | 2.87    | 2.55  | 3.02    | 3.88  | 3.66     | 3.88 | 3.66     | 3.66 |
| 1932 | 0.32    | 0.64  | 1.6     | 0.64  |         |         |         | 4.15    | 1.6   |         |       | 3.19     | 1.92 | 4.15     | 5.43 |
| 1933 | 1.6     | 1.6   | 6.07    | 4.47  |         |         |         | 3.83    | 3.51  |         |       | 2.56     | 3.19 | 1.6      | 4.46 |
| 1934 | 4.47    | 4.15  | 8.63    | 7.03  |         |         |         | 3.83    | 5.11  |         |       | 2.88     | 5.43 | 2.56     | 6.07 |
| 1935 | 2.56    | 2.24  | 4.15    | 4.47  |         |         |         | 2.88    | 4.47  |         |       | 4.15     | 6.39 | 5.11     | 8.31 |
| 1936 | 6.99    |       | 13.49   |       |         |         |         | 11.64   |       |         |       | 8.49     |      | 8.22     |      |
| 1937 | 4.9     |       |         |       | 8.2     |         | 9.3     | 10.5    |       |         |       | 12.9     |      | 11.6     |      |
| 1938 | 4.6     |       |         |       | 7.4     | 12.1    | 12.9    | 16      |       |         |       | 16.6     |      | 17.9     |      |

\* 출처: 체신성 항공국 편, 『航空統計年報』(제1회~제9회), 1932~1940.

1930년대 중반 비행기와 철도를 결합해 만주와의 연락을 최단시간으로 하는 부산-시모노세키 ‘스피드업(speed-up)’ 방안이 제출된 가운데, 경부선 연선에 위치한 대구는 기차와의 환승을 최대한 단축시킬 수 있는 장소로 힘을 받게 되었다.<sup>81)</sup> 대구부에서 100,000평의 비행장 부지를 기부한다는 의사를 밝힌 가운데 일본항공수송은 경부선 대구-산요선[山陽線] 오즈키[小月] 간의 50인승 여객기 투입 계획을 발표하였고, 체신국이 대구비행장 신설 예산을 확정하면서 대구비행장 설치는 현실화되었다.<sup>82)</sup> 울산 지역민들은 대대적

81) 日本航空輸送株式会社 편, 『日本航空輸送株式会社十年史』, 1938, 33~34쪽.

82) 당국의 ‘스피드업’ 방안에 대해 일본항공수송은 울산비행장을 그대로 두면서 기체의 대형화와 1일 왕복 횟수를 늘리는 것으로 기대하는 효과를 충분히 낼 수 있다고 제안했으나, 당국에서는 경부선 연선에 비행장을 두는 것, 그것도 부산보다는 시모노세키-대구 간을 연결했을 때 시간 단축 효과가 훨씬 클 것이라 하였다(『朝鮮日報』, 1934. 1. 23.; 『東亞日報』, 1935. 11. 8.).

인 반대운동을 전개하였다. 읍민대회를 개최해 이를 공론화시키는 한편 진정위원을 뽑아 경남도청 및 조선총독부로 진정했으며, 부산을 향해서도 울산비행장을 '의붓자식' 취급하지 말고 적극 지원해 줄 것을 요청하였다.<sup>83)</sup> 아래 인용문은 울산 지역민 대표가 조선총독 앞으로 제출한 진정서 중 일부이다.

당초 당국의 명령에 따라 지역민은 부지 60,000평을 구입하기 위해 많은 어려움 속에서도 단시일 내에 알선·종결하였고, 그 地代도 거의 시가의 반 값에 응했습니다. 해당 부지는 울산수리조합 지구 내에 있으나 조합비를 부과할 수가 없었으므로 남은 지구 내 조합원에게 중과해 해마다 평균 1,500여 엔씩 부담하였습니다. 수리조합 시설과 관계되는 태화강의 호안 제방은 비행장 지대의 침수를 막아주는 유일한 설비로, 해마다 배수 설비와 지면의 정비, 활주로의 포장 등을 담당하였습니다. 또, 태화강에 가설한 울산교는 이미 준공되었으므로 비행장과 관련된 종래의 결점은 모두 해소되었을 뿐만 아니라, 만약 공간의 확장이 필요하다면 사방이 펼쳐져 있어 어떠한 지장도 없습니다.

그런데 이번에 뜻밖에도 울산비행장에 여러 결점이 있어 空輪과 관계된 일체를 대구로 옮긴다 하는 것은 지역민이 이해하기 어렵습니다. 애초 대구 비행장 설치를 저지하려는 생각은 조금도 없지만, 별지 첨부한 여러 자료가 보여주는 것처럼 울산이 대구보다 나은 점이 여러 가지입니다. 특히 별표의 空輪會社 수입 조사에 따르면, 울산비행장은 조선 전체 제1의 수익을 거두었다는 점에 주목해야 하는데, 국口가 다단한 때 이를 강제로 이전할 필요가 없을 뿐만 아니라, 조선해협과 일본해에 면한 국방상의 요지를 등한시하는 것은 아닌지 의심스럽습니다. 모쪼록 울산비행장을 현재 그대로 존속시키기를 간절히 바라는 바입니다. 만에 하나라도 이를 이전해 울산을 불시착륙장으로 할 경우 지역민은 도저히 참을 수 없습니다. 이를 이전할 경우 이로 인해 생길 손해는 실로 막대한 금액에 달합니다. 즉, 읍세와 학교조합비의 감소,

83) 『釜山日報』, 1935. 7. 26.

비행장 관계 관서나 회사 경비의 지역 소비가 완전히 사라지는 등은 별표에서 보여주는 대로이며, 또 소재지 울산읍 경제력의 갑작스러운 하락 등은 수치로 볼 수 없는 무형의 큰 손해이므로, 이것의 구제에 관해 적절히 고려해 주시기 바랍니다. 또한 군사·국방상의 요지임을 활용해 비행대의 신설 등으로 부활시킴으로써 지역민을 구제할 방도를 강구할 것을 깊이 고려해 주시기를 삼가 진정합니다.<sup>84)</sup>

울산에서는 울산비행장이 지역민의 희생으로 조성된 비행장임을 상기시키는 한편, 그것의 수익성은 조선 전체에서 1위이고, 비행장 이전으로 지역사회가 입을 직·간접 피해가 상당하다는 점을 부각하며 조선총독부의 재고를 요청했으나, 비행장의 이전까지는 막지 못했다. 이에 울산 지역의 여론은 급격하게 악화되었다. 울산비행장 부지를 마련하고 그것을 운영하는 과정에서 지역사회의 희생이 컸던 만큼 다른 방면으로의 활용 방안을 찾지 못한다면 그간 그곳에 투자했던 많은 비용은 회수할 수 없게 되는 것이었다. 부지를 제공한 지주 가운데에는 이전에 제공한 가격으로 다시 매입하겠다고 압박하며 절규하였고, 혹은 종래 및 장래 지불할 조합비, 기타 손해배상을 요구하는 등 분노를 표출한 자도 있었다.

상황이 이에 이르자 울산군 당국에서는 울산비행장 이전으로 지역사회가 입을 타격을 최소화할 수 있는 조건을 조선총독부로 제시하였다. 울산비행장 주변으로 공장지대를 허가해 주거나, 혹은 육군 또는 해군의 비행대를 설치해 울산비행장을 활용하는 것 외에 ①울산 갑종농업학교 설치, ②장생포항 수축공사 실시, ③울산역에서 연장한 장생포 임항 인입선(引込線) 철도 부설, ④울산시구개정과 하수개수공사비 국고 및 도비 보조, ⑤부산지방법원 울산지청 부활, ⑥울산 비행학교 설치 등을 요구하였다.<sup>85)</sup> 이러한 요구에 따라 1936년 장생포항이 축항되었고, 울산역-장생포항 간 철도가 부설되었다. 1937년에는 울산공립농업학교가 개교했다. 또 시구개정 및 하수공사에 착수해 1등 도로인 지금의 ‘학성로’가 건설되었다. 곧, 울산비행장 폐

84) 진정서의 내용이 방대하여 일부 내용은 생략하고 인용하였다(『釜山日報』, 1935. 8. 27.)

85) 『朝鮮中央日報』, 1935. 9. 20.; 『釜山日報』, 1936. 7. 4.

쇄에 따른 시구개정사업으로 현재 울산 구도심을 형성하는 기본 골격이 완성된 것이다.<sup>86)</sup>

이후 울산비행장은 중일전쟁의 발발로 일제의 대륙침략이 본격화되는 가운데 일본 육·해군의 군사비행장으로 개조되어 사용되었다. 1937년 일제는 「항공법시행령」을 제정해 육군이나 해군에서 필요로 할 경우 비행장 사용에 관여할 수 있도록 규정하였고, 조선총독부에서는 울산비행장을 포함해서 ‘국방상의 기관’인 조선 내 비행장에 대한 대대적인 보수와 항공시설 확충에 나섰다. 야간비행과 운무가 심한 날의 안전 비행에 필수적 시설인 항공등대의 설치도 계획하는데, 울산 대현면 남화리에서 시작되는 항공등대는 대구, 대전, 천안, 경성 등 한반도 남부를 거쳐 북쪽의 신의주까지 일본-만주 간 항공로를 따라 21개가 일렬로 배치되었다.<sup>87)</sup> 1938년 군 당국의 확장 의뢰에 따라 삼산리와 달리 일대 27,000평의 부지 매수를 앞선·확장하는 공사를 진행하던 중, 10월 5일 ‘울산비행장의 도쿄-다렌 간 정기항공의 기항을 중지하며 불시착륙장으로만 사용할 것’이라는 내용의 조선군사령관의 공식 통첩이 조선총독부 체신국으로 전해졌다.<sup>88)</sup> 이로써 항공무전국을 제외한 울산비행장의 업무는 모두 대구비행장으로 이관되었으며, 이후 울산비행장은 군사적 목적으로만 활용되었다.<sup>89)</sup>

1940년경 울산비행장은 일본 육군성 소유의 ‘육군집중비행장’으로 사용되었으며, 조선총독부로부터 도로 부지 2,788평을 인수받아 포함시키는 등 비행장 부지를 지속적으로 확장해 나갔다.<sup>90)</sup> 이에 따라 울산비행장은 아래 [그림 7]과 같이 전체 면적 112,276m<sup>2</sup>, 활주구역은 동서 약 750m, 남북 약 800m, 폭은 약 200m의 ‘T’자형으로 되었다. 전시체제기 항공편을 이용하려는 경우 일본에서 대륙으로 수송해야 할 모든 병력과 군수물자의 공수는 일단 울산비행장을 경유, 여기서 연료를 공급받아 속항하였다. 이러한 가운데

86) 울산 구도심 시구개정사업과 관련해서는 김성순·한삼진, 앞의 논문, 2008 참고.

87) 『東亞日報』, 1937. 11. 29.; JACAR Ref.C01007343000 「航空燈台設置に関する件」

88) 『釜山日報』, 1939. 6. 17.; JACAR Ref.C01004462300 「蔚山飛行場に関する件」

89) 『朝鮮日報』, 1936. 1. 11.

90) JACAR Ref.C01002325400 「飛行場新設又は拡張に伴う新設道路敷管理換の件」

울산비행장에서는 경남지역 조선인들이 헌납한 비행기 명명식(命名式)이라든가 전시통제를 위한 관제기관인 경방단(警防團)의 훈련, 대공(大空)에 대한 아동의 관심을 유발하는 모형항공기 비행대회 등의 행사가 개최되었는데, 전쟁에 대한 지역민의 관심을 유발하고 효과적인 동원체제를 구축하기 위한 선전·참여의 공간으로 제공된 것이다.<sup>91)</sup> 1941년에는 목형 연습용 비행기로 공군 조종사를 양성하는 훈련비행장으로 이용되기도 하였다.<sup>92)</sup>

전쟁이 막바지에 다다르자 일제는 미군의 공습과 상륙에 대비하며 한반도 남부지역을 요새화하는 이른바 ‘결7호작전’을 결행하는데, 이에 따라 조선 남부지역으로 많은 항공기지가 설치되었고, 항공부대가 배치되었다. 울산비행장 역시 본토 방어 및 대륙 수송의 거점으로 항공부대가 배치되었는데, 1945년경 울산비행장에 배치된 항공부대는 제5항공군 예하의 제8비행단사령부, 제16비행전대, 제223비행장대대, 제7야전항공수리창II, 제305독립정비대, 제170야전비행장설정대, 제4기상연대 본부 등이었다. 이들 부대는 전투부대에서부터 비행장의 지상 운영 및 연료·탄약 보급 등을 관리하는 부대, 파손된 비행기를 수리하는 부대, 기상 정보를 수집·분석·배포하는 부대 등 다양했는데, 제8비행단사령부 통제 아래 병참·정비·기상 부대가 포진했던 것이다.<sup>93)</sup> 특히, 종전 직전에는 울산비행장 주변으로 다수의 ‘특공기용(特功機用) 엄체(掩體)’가 구축되어 ‘특공기지(特功基址)’로 활용되었을 가능성도 제기된다.<sup>94)</sup>

이처럼 전시체제가 울산비행장은 항공기지로 재편되면서 그 부지는 지속적으로 확장되었고 비행장 주변으로는 엄체와 같은 새로운 항공시설이 구축되었는데, 이 과정에서 다수의 울산 지역민이 동원되었을 것으로 추정된

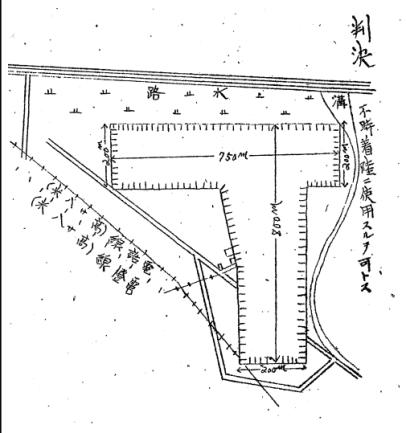
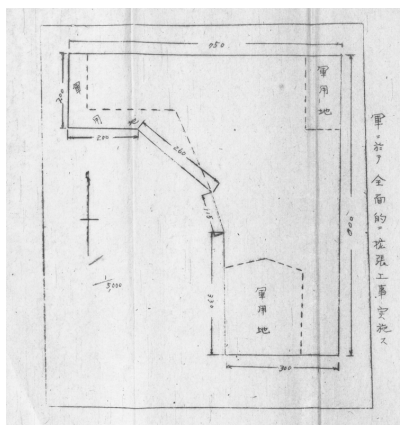
91) 『釜山日報』, 1938. 4. 19.; 『東亞日報』, 1940. 5. 1.; 『釜山日報』, 1941. 9. 18.

92) 경상남도, 『경상남도사』 제4권, 2020, 539쪽.

93) JACAR Ref.C13070041300 「主要兵団(部隊)配置要図」; JACAR Ref.C16120587200 「在朝鮮陸軍航空部隊行動概況」

94) 엄체는 지면에 반원형으로 구축된 구조물로, 적의 정찰과 공습으로부터 비행기를 은닉·보관할 목적으로 만들어졌다. 일제 말기에는 특히 자살공격을 수행하는 ‘특공용 항공기’를 보관할 목적의 엄체가 한반도 전역에 대대적으로 구축되었는데, 울산비행장 주변에는 24개의 엄체가 확인된다. 이와 관련해서는 조건, 앞의 논문, 2023 참고.

다. 1945년 9월경 울산비행장 부지는 [그림 8]과 같이 272,910m<sup>2</sup>로 확장되었으며, 이 외에 일본 육군의 군용지가 99,000m<sup>2</sup>였고, 활주로는 폐쇄된 상태였다.

|                                                                                   |                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |                 |
| <p>[그림 7] 1942년경 울산비행장 약도<br/>출전: JACAR Ref.C16120581700<br/>「飛行場記録(朝鮮の部)」</p>    | <p>[그림 8] 1945년경 울산비행장 약도<br/>출전: JACAR Ref.B18090021700<br/>「ボツダム宣言受諾關係一件<br/>善後措置及び各地状況關係」</p> |

## 5. 맺음말

일제강점기 일본-조선-만주 간 항공로 개설과 비행장 설치의 일본군 주도 하에 진행되면서 군사적인 성격이 강했다. 제1차 세계대전을 치르는 과정에서 일제는 ‘항공전력’의 중요성을 깨달으며 항공로 개척과 신규 비행장 설치에 매진하게 되는데, 이때 조선은 일본과 만주·중국을 연결하는 항공로의 중간 기착지로 주목받았다. 1920년대는 국제사회에 팽배했던 ‘군축’의 분위기 속에서 일본 정부는 민간의 항공사업을 지원하는 방식으로 ‘항공전력’을 증강시키려고 하였고, 그 결과 항공은 우편과 여객 수송 등 민간 영역을 중심으로 크게 발달하게 되었다. 이러한 흐름 속에서 조선에 설치된 비행장이 바로

울산비행장이었다.

울산비행장은 일본군이 아닌 조선총독부 체신국 관할로 설치된 첫 번째 민간 비행장으로, 일본-조선-만주를 연결하는 최단거리 항공망 속에서 울산이 입지한 지정학적 조건이 큰 영향을 미쳤다. 1920년 조선에 항공부대가 설치될 당시 일본 육군에서 추천한 비행장 주둔지 후보지 중 하나가 '대구'였던 점을 감안한다면, 울산비행장은 군사적 측면 뿐만 아니라 교통·상업적 측면도 크게 고려된 선택이었다. 1938년 대구비행장 개장으로 폐장하기 전까지는 일본-조선-만주를 연결하는 국제항공로의 중간 기착지이자, 우편과 여객을 수송하는 근대 교통기관으로서의 역할이 컸던 만큼 울산 지역사회에서는 특별한 의미를 가졌다.

일제강점기 울산비행장은 울산을 대표적인 기간시설이었다. 애초 조선총독부와 지역 유력자들 간의 이해관계 속에서 설치되기는 했으나, 국제비행장이 있다는 그 자체만으로 울산이라는 근대도시의 발달을 추동했으며, 그것이 지역사회에 직·간접적으로 미친 영향은 매우 컸다. 우편과 여객을 수송하는 근대 교통기관이었을 뿐만 아니라, 어업에 활용되는 등 다른 산업으로의 활용 가능성도 보여주었으며, 울산의 대표적 관광자원으로서 지역사회에 기여한 부분도 컸다. 비록 1938년 불시착륙장으로 전환되기는 했으나, 장생포항 축항과 울산-장생포 간 철도 부설, 울산공립농업학교의 개교, 시구개정 등 오랜 기간 울산 지역민들이 염원해 왔던 여러 현안들이 그에 대한 보상으로 해결되기도 하였다.

하지만 울산비행장은 부지를 조성할 때 시세에 미치지 못하는 매우 낮은 수준의 가격이 책정되어 지주들의 부담으로 되었을 뿐만 아니라, 비행장 운영 과정에서도 제방 축조와 배수 설비, 활주로 포장 등이 울산수리조합 사업의 일부로 진행되면서 일반 조합원들에게는 큰 부담이었다. 곧, 비행장이라는 국가 기간시설이었음에도 불구하고 그것의 설치와 운영은 지역사회의 희생과 노력 속에서 가능했던 것이다. 이러한 지역사회의 희생·노력에도 불구하고 1937년 중일전쟁이 시작되자 울산비행장은 그 기능을 대구비행장으로 넘겨주면서 불시착륙장이 되었고, 이후로는 일본 육·해군에 의한 군사적 목적으로만 제한적으로 이용되었다. 일본-조선-만주 간 항공교통망 구축과 여

객·화물·우편물의 수송을 목적으로 개장한 울산비행장은 울산 지역 발전에 대한 지역민들의 기대 속에서 출발했으나, 중일전쟁 이후 전시체제의 강화와 일제의 군사 전략에 편입되면서 당초의 민간 비행장으로서의 기능은 상실하였고 군사시설로 재편되었다. 이러한 울산비행장의 역사는 식민지 지역 개발의 실상과 전시동원 체제가 교차하는 일제강점기 지역사의 한 단면을 보여준 것이라 하겠다.

[부표] 일제강점기 조선 내 비행장 수송 실적

| 년도   | 비행장 | 비행기   |       | 여객    |       |       | 화물(Kg)    |           |          | 우편물(Kg)   |           |           | 부정기 비행기 |     |
|------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|---------|-----|
|      |     | 도착    | 출발    | 도착    | 통과    | 출발    | 도착        | 통과        | 출발       | 도착        | 통과        | 출발        | 도착      | 출발  |
| 1929 | 울산  | 174   | 201   | 78    | 43    | 101   | 13.1      | 86.55     | 9        | 870.59    | 170.46    | 800.31    | 35      | 27  |
|      | 경성  | 235   | 239   | 239   | 42    | 235   | 175.2     | 97.7      | 314.2    | 304.6     | 550.9     | 246.7     | 338     | 337 |
|      | 평양  | 267   | 270   | 156   | 213   | 153   | 37        | 228.7     | 121.31   | 105.68    | 235.31    | 150.02    | 30      | 43  |
|      | 신의주 |       |       |       |       |       |           |           |          |           |           |           |         |     |
| 1930 | 울산  | 435   | 445   | 176   | 673   | 219   | 243.49    | 1,536.81  | 23       | 359.77    | 3,411.53  | 292.64    | 26      | 18  |
|      | 경성  | 558   | 552   | 1,057 | 133   | 1,009 | 594.73    | 44.13     | 453.48   | 2,893.18  | 722.09    | 2,457.25  | 397     | 390 |
|      | 평양  | 573   | 568   | 439   | 620   | 517   | 64.15     | 551.87    | 36.66    | 148.74    | 2,183.11  | 630.15    | 13      | 18  |
|      | 신의주 |       |       |       |       |       |           |           |          |           |           |           |         |     |
| 1931 | 울산  | 608   | 610   | 238   | 1,017 | 254   | 731.75    | 8,287     | 102.42   | 851.7     | 7,413.39  | 438.75    | 83      | 78  |
|      | 경성  | 604   | 604   | 819   | 243   | 746   | 5,158.28  | 424.21    | 2,223.48 | 5,017.50  | 1,651.15  | 3,587.17  | 141     | 135 |
|      | 평양  | 606   | 601   | 355   | 822   | 396   | 376.49    | 6,786.96  | 549.06   | 295.32    | 3,978.33  | 617.41    | 17      | 21  |
|      | 신의주 | 156   | 157   | 81    | 313   | 112   | 51        | 433.31    | 59.03    | 34.77     | 1,310.13  | 192.63    | 54      | 54  |
| 1932 | 울산  | 619   | 623   | 216   | 1,425 | 207   | 519.55    | 10,458.45 | 236.56   | 1,171.93  | 17,193.72 | 593.77    | 119     | 90  |
|      | 경성  | 612   | 617   | 992   | 499   | 965   | 1,344.54  | 2,319.37  | 1,436.22 | 10,993.79 | 3,676.07  | 8,569.44  | 78      | 72  |
|      | 평양  | 610   | 607   | 371   | 1,322 | 362   | 101.73    | 3,133.17  | 57.1     | 501.94    | 10,795.69 | 661.94    | 26      | 29  |
|      | 신의주 | 601   | 595   | 564   | 1,267 | 710   | 548.64    | 1,910.59  | 210.74   | 2,909.85  | 6,702.79  | 2,614.72  | 151     | 154 |
| 1933 | 울산  | 601   | 608   | 231   | 1,438 | 259   | 1,382.88  | 13,584.23 | 3,422.10 | 2,441.64  | 44,622.37 | 735.96    | 123     | 124 |
|      | 경성  | 598   | 596   | 1,080 | 699   | 1,005 | 463.76    | 2,514.96  | 685.45   | 21,635.93 | 22,248.42 | 15,435.60 | 75      | 80  |
|      | 평양  | 587   | 581   | 319   | 1,632 | 325   | 145.97    | 2,977.92  | 93.07    | 1,813.60  | 26,710.39 | 1,300.77  | 12      | 17  |
|      | 신의주 | 600   | 594   | 683   | 1,169 | 856   | 625.31    | 1,185.70  | 420.33   | 20,183.73 | 10,097.51 | 4,965.09  | 249     | 248 |
| 1935 | 울산  | 603   | 609   | 221   | 1,613 | 210   | 2,104.30  | 15,670.82 | 2,158.80 | 2,814.20  | 44,498.85 | 1,113.60  | 220     | 210 |
|      | 경성  | 593   | 589   | 648   | 1,069 | 684   | 1,321.09  | 6,146.66  | 919.82   | 7,030.31  | 36,699.39 | 5,308.29  | 138     | 136 |
|      | 평양  | 599   | 600   | 430   | 1,210 | 430   | 1,836.38  | 5,376.46  | 823.06   | 9,139.05  | 28,435.17 | 4,186.53  | 131     | 129 |
|      | 신의주 | 356   | 353   | 297   | 555   | 429   | 2,105.75  | 2,816.90  | 902.75   | 8,628.84  | 9,655.41  | 3,690.86  | 169     | 169 |
| 1936 | 울산  | 622   | 646   | 250   | 1,475 | 185   | 1,994.20  | 28,482.14 | 2,891.50 | 3,472.10  | 49,234.42 | 1,859.25  | 180     | 152 |
|      | 경성  | 578   | 565   | 688   | 941   | 681   | 1,715.54  | 4,671     | 903.81   | 9,072.42  | 36,249.01 | 5,574.75  | 279     | 280 |
|      | 평양  | 643   | 640   | 536   | 1,200 | 441   | 1,227.34  | 4,653.22  | 627.32   | 10,460.78 | 25,502.66 | 4,600.87  | 137     | 141 |
|      | 신의주 | 445   | 437   | 409   | 684   | 420   | 130.13    | 2,307.90  | 441.44   | 10,670.95 | 3,690.09  | 6,052.95  | 200     | 195 |
|      | 청진  | 40    | 40    | 37    |       | 34    | 9.27      |           | 0.36     | 6.65      |           | 10.67     | 4       | 4   |
|      | 대구  | 11    | 11    | 2     | 22    | 3     | 109.5     | 173.8     |          | 139.8     | 815.3     | 13.52     |         | 11  |
| 1937 | 울산  | 644   | 660   | 178   | 1,748 | 155   | 1,137.20  | 23,012    | 2,416.20 | 2,977.29  | 40,350.80 | 532.85    | 185     | 176 |
|      | 경성  | 1,385 | 1,374 | 1,781 | 3,150 | 1,928 | 12,000.75 | 30,196.67 | 8,619.69 | 23,973.19 | 59,931.23 | 17,405.62 | 388     | 364 |
|      | 평양  | 642   | 631   | 463   | 1,390 | 475   | 1,142.15  | 5,766.02  | 57.22    | 5,808.13  | 29,063.66 | 2,304.46  | 93      | 102 |
|      | 신의주 | 545   | 535   | 424   | 1,001 | 460   | 1,501.71  | 3,221.41  | 1,443.56 | 9,941.99  | 10,820.31 | 4,805.13  | 157     | 155 |
|      | 청진  | 22    | 22    | 6     |       | 3     |           |           |          | 3.54      |           | 1.73      | 1       | 1   |
|      | 대구  | 591   | 588   | 112   | 1,522 | 157   | 314.55    | 8,807.81  | 311.91   | 1,548.28  | 29,421.09 | 925.76    | 148     | 150 |
|      | 이리  | 65    | 65    | 19    |       | 20    |           |           |          | 302.14    |           | 436.45    |         |     |

\*출전: 채신성 항공국 편, 『航空統計年報』(제1회~제9회), 1932~1940.

## 참고문헌

### 1. 사료

『釜山日報』『朝鮮時報』『每日申報』『京城日報』『朝鮮新聞』『東亞日報』『朝鮮日報』  
경상남도 울산시, 『울산면 삼산리 토지대장』, 1912~1976.  
조선총독부 농림국 수리과, 『蔚山水利組合設置認可付屬書』, 1929.  
조선총독부 체신국, 『朝鮮遞信統計要覽』, 1930~1938.  
체신성 항공국 편, 『航空統計年報』(제1회~제9회), 1932~1940.  
일본항공수송주식회사 편, 『日本航空輸送株式会社十年史』, 1938.  
JACAR Ref.C13020881700 「蔚山附近要圖」  
JACAR Ref.C13020881600 「蔚山飛行場」  
JACAR Ref.C16120581700 「飛行場記録(朝鮮の部)」  
JACAR Ref.C01004462300 「蔚山飛行場に関する件」  
JACAR Ref.C01002325400 「飛行場新設又は拡張に伴う新設道路敷管理換の件」  
JACAR Ref.C13021282700 「蔚山陸軍飛行場」  
JACAR Ref.C13021282800 「蔚山陸軍飛行場」  
JACAR Ref.B18090021700 「ポツダム宣言受諾關係一件 善後措置及び各地狀況  
關係」

### 2. 논저

김경남, 「전시체제기 일본의 항공정책 변화와 조선 내 항공기지의 건설」, 『역사와 경계』 124, 부산경남사학회, 2022.  
김기동, 「1930년대 일제의 항공정책과 대구 지역 유지들의 비행장 유치 노력」, 『대구사학』 158, 대구사학회, 2025.  
김성순·한삼진, 「일제강점기 울산읍의 도시변화 과정에 관한 연구」, 『대한건축학회논문집』 24(6), 대한건축학회, 2008.  
문예찬, 「일제강점기 대구비행장 설치·운영과 지역사회의 동향」, 서울대학교 석사학위논문, 2024.  
박 란, 「일제의 조선 항공정책과 항공기지 건설」, 연세대 석사학위논문, 2022.

- 박진홍, 「일제시대 군산 지역사회의 비행장 건설 여론 형성 과정」, 『전북학연구』 1, 전북연구원 한국학미래진흥원, 2019.
- 선교회, 『朝鮮交通史』, 1986.
- 염복규, 「일제하 여의도비행장의 조성과 항공사업의 양상」, 『서울과 역사』 104, 서울역사편찬원, 2020.
- 이민성, 「1920년대 조선 주둔 일본군 항공부대 설치와 지역사회」, 『한국독립운동사연구』 8, 한국독립운동사연구소, 2023.
- 정재정, 『일제의 조선 교통망 지배』, 동북아역사재단, 2022.
- 조 건, 「아시아태평양전쟁기 일본군의 한반도 내 항공기지 건설과 의미」, 『한국근현대사연구』 104, 한국근현대사학회, 2023.
- \_\_\_\_\_, 「일제강점기 대전비행장의 건설과 전시 운용, 그리고 해방 후 변화」, 『한국민족운동사연구』 121, 한국민족운동사학회, 2024.
- 若林宣, 『帝國日本の交通網』, 青弓社, 2016.

〈Abstract〉

## The Establishment of Ulsan Airfield during the Japanese Colonial Period and the Local Community

Ha, Ji-Young

This study examines the establishment process, operational status, and impact on the local community of Ulsan Airfield, which opened as the first civilian airfield on the Korean Peninsula during the Japanese colonial period, and explores its significance in the development process of the modern city of Ulsan. Opened in 1928, Ulsan Airfield served as an intermediate stop for the international air network connecting Japan, Korea, and Manchuria, and functioned as a key infrastructure facility for modern transportation transporting mail, passengers, and cargo. Furthermore, it exerted direct and indirect influence on the Ulsan community by demonstrating the potential for industrial aviation utilization and attracting attention as a tourism resource, while also playing a role in the city's modern urban development.

However, the process of establishing and operating Ulsan Airfield entailed significant sacrifices from the local community. The excessively low purchase prices set during the acquisition of the airfield site placed a burden on landowners, and maintenance projects—such as the construction of embankments, the improvement of drainage facilities, and runway paving—were carried out through the Ulsan Irrigation Association, resulting in local residents sharing the costs. Thus, despite being a national infrastructure facility, Ulsan Airfield relied on the sacrifices and cooperation of the local community for a significant portion of its construction and operation.

Following the outbreak of the Sino-Japanese War in 1937, the functions of Ulsan Airfield were transferred to Daegu Airfield, and the site was

downgraded to an emergency landing strip. Subsequently, it was reorganized into a military facility for the Japanese Army and Navy and mobilized as a wartime logistics base, contrary to the local residents' initial expectations for regional development. The case of Ulsan Airfield illustrates a facet of local history in which regional development projects during the Japanese colonial period, while accompanied by the local residents' expectations for regional development, were ultimately bound to be subordinate to the policy and military needs of Japan.

\* Key Words: Il-seon-man(日鮮滿) Air Route, Ulsan Airfield, Ulsan Irrigation Association, Daegu Airfield, military airfield

|                                                                  |
|------------------------------------------------------------------|
| · 논문투고일: 2026년 6월 7일 · 심사완료일: 2026년 7월 24일 · 게재결정일: 2026년 7월 25일 |
|------------------------------------------------------------------|