

植民地朝鮮における飛行機表象と朝鮮総督府の航空政策（上）

権 学俊ⁱ

本稿は、植民地朝鮮における科学談論と科学技術進歩の一番強力な表象として大衆に認識された飛行機に与えられたイデオロギーを分析することを目的とする。また、朝鮮人の生活の中に飛行機が浸透していくプロセスと航空熱の高揚、航空兵力として巻き込まれていく朝鮮人青年を考察する。これらの分析を通して、朝鮮人特攻隊員が誕生するまでの過程や朝鮮人青年の志願背景・理由を明らかにする。飛行機は人間の科学技術が自然を征服する巨大な力を換喩するイメージとして描かれるとともに、科学技術が最も集約的に凝縮された先端機械として大衆に強いインパクトを与えた。朝鮮の少年たちにとって飛行機と空は、憧れの存在であった。帝国日本は様々な航空政策を展開し、飛行機を朝鮮の少年たちの生活になじませた。飛行機が持つ表象は、新聞広告やポスター、映画、博覧会を通して朝鮮人に強力的に伝えられた。帝国日本が進めた航空政策と親日派文学は、朝鮮の少年たちの戦争への恐怖を一掃した。そして、朝鮮人少年は、戦局が進行するにつれて、操縦士不足や熟練した航空人力の確保という日本政府の政策と朝鮮が置かれていた社会的環境により帝国日本の軍人となった。朝鮮人パイロットは植民地支配の下で創られた差別や抑圧、暴力や搾取、同化や順応の構造の中で、誕生したのである。

キーワード：植民地朝鮮、朝鮮総督府、科学談論、飛行機、航空政策、航空熱

目次

はじめに

1. 科学談論と最先端技術としての「飛行機」表象
 - 1-1. テクノロジーの集合体・飛行機の登場
 - 1-2. 朝鮮最初の雑誌『少年』における飛行機
 - 1-3. 朝鮮における飛行場整備と民間航空事業
 - 1-4. 強力で崇高な国家と飛行機の表象
 2. 朝鮮総督府による航空思想の宣伝や普及
 - 2-1. 空や飛行機に対する憧れ
 - 2-2. 国家再建と飛行機
 - 2-3. 航空戦力の強化と航空記念行事
 - 2-4. 戦時下における飛行機と科学技術の言説・表象
- (以上、本号)
3. 皇軍パイロットになることができる制度整備と朝鮮人特攻隊員

3-1. 朝鮮における陸軍少年飛行兵制度の導入

3-2. 航空局の独立と航空機乗員養成所

3-3. 陸軍特別操縦見習士官

4. 「戦争」と「同化」、そして「国家暴力」—なぜ彼らは日本軍パイロットになったのか。

4-1. 植民地収奪の強化と朝鮮人生活の悪化

4-2. 進路選択と出世

4-3. 飛行機に対する憧れ

4-4. 皇民化教育の影響と日本人への対抗意識

4-5. 半強制的な志願強要

おわりに

はじめに

アジア・太平洋戦争当時、決して少なくない数の朝鮮人青年が戦火に吞まれ犠牲となった。植民地朝鮮における志願兵制度や徴兵制の実施により、日本

i 立命館大学産業社会学部教授

軍には多数の朝鮮人兵士が存在した。1949年に公安調査庁が出した『在日本朝鮮人の概況』によると、敗戦当時における朝鮮人の軍人は、陸軍には186,980人、海軍には22,299人の朝鮮人兵士が所属しており、軍属は陸軍が70,424人、海軍が84,483人も存在した。両軍で軍人が209,279人、軍属が154,907人であり、総数は364,186人にも及ぶ¹⁾。日本の軍隊と行動を共にした朝鮮人軍夫を加えると、志願・動員された朝鮮人の数は膨大なものになるが、多くの朝鮮人が戦争の犠牲となった。ここには陸軍特別攻撃隊として戦死した17名の「朝鮮人特攻隊員」も含まれる²⁾。日本陸軍が特攻死と認めた17名の朝鮮人特攻隊員以外にも、航空機乗員養成所10期生で出撃途中墜落死した近藤白英(本名不明)や、陸軍少年飛行兵14期生で特攻隊員とされたが、飛行機を燃やした罪に問われ、朝鮮が解放される1週間前の1945年8月9日に死刑に処された山本辰雄(本名不明)がいる。山本が放火犯に追い込まれた理由は、彼が朝鮮人だということであったと林えいだいは結論づけている³⁾。また、金山常吉(本名不明)の場合は、特別幹部候補生制度1期生として、特攻出撃による特攻死ではなく、基地へ移動中、敵機の攻撃を受けて戦死した朝鮮人特攻隊員である⁴⁾。海軍特別攻撃隊における朝鮮人特攻隊員については、いまだその存在が確認されておらず、さらなる調査が必要であり、この問題は今後の課題である。調査が進めば、朝鮮人特攻隊員の犠牲者はさらに増えるだろう⁵⁾。もちろん、特攻隊員として選ばれたが生き残った、あるいは出撃する前に敗戦を迎えた数多くの朝鮮人兵士も存在する。

特攻死した朝鮮人特攻隊員の詳細が現在までも明らかになっていない主な理由は、本来の朝鮮の名前(本名)、通称として日本名(通名)、それらとは別の法律上の名前を持つ人が朝鮮人の中には少なからず存在したためである。1940年から実施された「創氏改名」政策により、植民地支配を受けた朝鮮人は、本来の姓名ではなく、日本名を使用するよう強制された。そのうえ、様々な理由によって、日本へ渡った朝鮮人の場合は、強制的な創氏改名が始まる以前か

ら通名として日本人風の名前を名乗っている者が多かった。日本名に変えなければ、就職の不採用や解雇、渡航許可を出さないなど、日本で生活するにあたって不利益を被る可能性があったためである。名前の使い分けは、彼らにとっては生活に影響する切実な問題であった。日本名を使った朝鮮人が戦死した場合、日本軍は戦死者名簿に日本名で載せたため、名簿を見ただけでは、その人が朝鮮人なのかどうか判断できない。それゆえ、遺族が殆どいなくなってしまった朝鮮人戦死者の場合は、本名不明のまま(誰かが判らないまま)、歴史の闇に葬り去られかねない状況にある。このように、特攻作戦に参加・特攻死した朝鮮人を探すのは容易ではない。また、特別攻撃隊による攻撃が本格化した1945年には、日本軍の特攻戦死者に対する正確な情報収集や把握能力が事実上欠如したことも大きな理由として挙げられる。

では、なぜ、朝鮮人青年は日本軍の操縦士になろうとしたのだろうか。そして、どのような過程を経て特攻隊員に選ばれ、戦死したのだろうか。朝鮮人特攻隊員はいかなる社会背景のもとで、どのようなプロセスを経て成立・誕生したのか。なぜ朝鮮人青年が「他者」として特攻隊員になり、どのような教育を受けながら戦死したのか。

これらの問いを分析するためには、1910年代から本格化した朝鮮社会における先端科学技術の「総和」として認識され始めた「飛行機」をめぐる認識と朝鮮総督府による航空政策に注目する必要がある。日本政府と朝鮮総督府は、航空熱を高揚させるために、様々な航空政策やイベントを展開していったが、その主な対象は学校を中心とする朝鮮の少年たちに向けられた。当時朝鮮の少年たちは、飛行機に対して強い憧れを抱いていたが、朝鮮総督府は軍事動員を展開するにあたり、朝鮮人少年達の「空」に対する憧れを積極的に利用したのである。そして、戦局悪化は、朝鮮人にも皇国臣民として操縦士となり、戦争に参加できる機会を与えることとなった。戦線が拡大し軍事動員が強化されるなか、熟練した航空人力、パイロットの養成は、喫緊の課題であり、戦争

の勝敗が懸かった重大な問題であった。そこで朝鮮総督府は陸海軍とともに、操縦士不足という緊急の問題に対処するため、朝鮮人が操縦士に志願できる「陸軍少年飛行兵」、「航空機乗員養成所」、「陸軍特別操縦見習士官」、「特別幹部候補生制度」などを導入・整備し、朝鮮人にも戦争に参加し皇国臣民として「死ぬ権利」を与えたのである。この制度に志願し、合格した朝鮮人青年は日本本土で本格的な教育と訓練を受け、日本軍のパイロットになった。

もちろん、朝鮮人青年が帝国日本の軍隊を選ばないといけなくなった理由は、朝鮮総督府の政策によるものだけでなく、当時の社会環境と朝鮮人の生活、制度的環境、新聞や広告、文学作品・映画などメディアが助長した文化談論的状况と結びつけて総合的に理解しなければならない。

以下、本稿では、朝鮮総督府の公文書や官報、総督府の機関紙『毎日申報』⁶⁾（『毎日新報』）『京城日報』をはじめ、『東亞日報』『大韓毎日申報』『皇城新聞』などといった当時朝鮮の新聞、少年向けの雑誌『少年』などを手掛かりに、まず、植民地時代における科学談論と最先端技術「飛行機」に与えられた認識やイデオロギーの様相を明らかにする。また、朝鮮人の学校教育・日常生活の中に飛行機が浸透していくプロセスと航空熱の高揚、航空兵力として巻き込まれていく朝鮮人青年とその歴史の実態について、朝鮮総督府の航空政策と併せて考察する。次稿では、朝鮮人青年の志願背景・理由や朝鮮人特攻隊員が誕生するプロセスについて歴史社会的に明らかにする。

1. 科学談論と最先端技術としての「飛行機」表象

1-1. テクノロジーの集合体・飛行機の登場

先端テクノロジーの集合体ともいえる飛行機が、近代国民国家の強力な力の集積物として認識された理由は、当時の科学技術談論の影響があるためである。近代初期から科学技術に対する大衆の関心は様々な経路を通して現れたが、科学技術談論では飛

行機に代表されるテクノロジー技術が、人類の新たな歴史をつくるとともに、未来に対する希望を持たせる表象として作用した。テクノロジーの発展は、多くの人々によって、人類の生活を大きく変化させる破格的な革新として描かれ、革新的なイメージが波及して、大衆にもより刺激的に伝えられたのである。特に、飛行機は人間の科学技術が自然を征服する巨大な力を換喩するイメージとして描かれるとともに、科学技術が最も集約的に凝縮された先端機械として大衆に強いインパクトを与えた。飛行機は既にヨーロッパでは科学技術が発展し始めた19世紀末から、朝鮮でも1910年代から強力なテクノロジーの集合体として、科学技術進歩の一番強力な表象として大衆に認識され始めた。

飛行機が大衆の前に本格的に登場した時期は、1914年に勃発した第一次世界大戦からである。第一次世界大戦では、それまでの戦争とは異なる強大な軍隊が出現しただけでなく、飛行機が軍事兵器として初めて使用された。こうして飛行機の発達と空襲という新たな戦闘形態が生まれ、欧米諸国は焦土化した。これにより「戦場と銃後」といった従来の戦争の図式は、大きく覆された。何よりも、第1次世界大戦は、政治・経済・社会など、国家の総力をあげた長期にわたる激しい戦争となり、一般国民までもが戦闘に巻き込まれたという点で従来の戦争とは

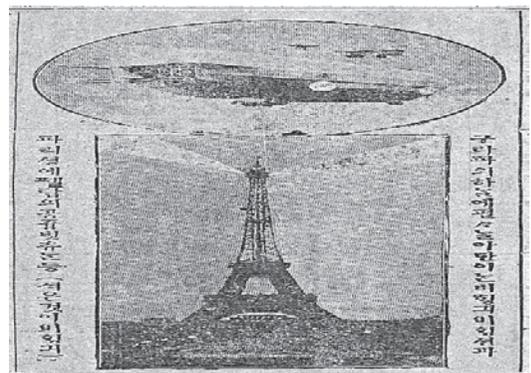


図1 フランス・パリの上空を飛ぶ飛行機を紹介する報道

出典：『毎日申報』1914年8月1日

異なっていた。

こうした戦争の様相変化は、全国民が戦争の主体であるという認識と共に、国民の政治的・思想的団結力と飛行機などの新兵器が、戦争の勝敗を決する重要な要因となることを日本政府に認識させた。すなわち、国家総力戦段階の到来であった⁷⁾。第1次世界大戦は、日本が欧米列強と競争するためには、飛行機などの新兵器を積極的に開発・確保しなければならないという軍事的な改善の必要性が突きつけられたのである。日本では、すでに日露戦争が終わったところから、飛行機が兵器として実用化される可能性が充分認識されており、欧米の水上機の分析が進められていたが、第一次世界大戦の影響を受けて、1916年には日本海軍によって航空隊が発足されたのである。

この時期、朝鮮総督府の機関紙『京城日報』は、ヨーロッパ戦争における各種の新兵器の進歩と性能向上、つまり毒ガスを使用して敵の戦闘力を奪うこと

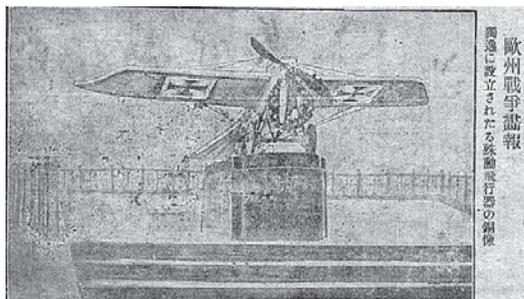


図2 ドイツに建てられる殊動飛行機の銅像

出典：『釜山日報』1916年4月1日

や新しい火砲の登場、また兵器弾薬糧秣の運搬用としてあるいは兵士を迅速に移動させるため、機関砲等を備えた装甲自動車などの利用・活躍が、戦争にどのような影響を及ぼしているのかを説明する記事をたびたび報道している⁸⁾。こうした記事の中でも、航空機の発達が戦争にどのような変化をもたらしたのか、以下のように詳細に紹介している。

航空機に就ては今更ら蝶々を要しない、大戦前迄

は世界各国中最も長足の進歩をしている仏国ですらも尚お屢々犠牲を払い器械等に於ても未だ制式を決定するに至らなかったが官民の奨励努力が相俟って非常な進歩を示し、大戦勃発前より既に戦闘兵種の一として重大なる役務を為すべく期待されていた、而して戦争が始って以来其戦術の使用法に於ても芸術的に於ても頗る多大の進境を見一方には大なる犠牲を払いつつも熱心に操縦者及び器械の補充に力め以て層一層の進歩を現している、今や制空権の獲得は戦闘実行上最も重要視されるに至った畢竟戦前僅に萌芽を出した航空機は則ち現下の戦争の実際に大なる教訓を受け略ぼ完全なる域に達しつつあるのである⁹⁾。

戦争は航空産業と飛行技術の水準を飛躍的に向上させたが、戦争と結合した飛行機表象は、「国家」の力がより強力的なものであるという印象を国民に植え付けた。飛行機の表象は、科学技術に対する関心を高めただけでなく、国家の科学技術の力と国民を結びつける役割を果たしたのである。

飛行機という存在が国家を理解するにあたって重要な存在になった理由は、航空技術と航空機の発展が徹底的に国家の統制の下で管理・開発され、戦争武器という軍事的目的として利用されたためである。飛行機に代表される戦争武器表象は、抽象的な「国家」イメージを具体的に思い浮かばせる役割を果たしただけでなく、国民を国家体制に「順応」させる機能も担わされたのである。そして、飛行機表象は植民地朝鮮の民衆にも、植民地支配と戦争体制を認識する支配的な視角を提供しただけでなく、帝国日本と朝鮮総督府の新しい国家統治に順応させる「皇国臣民」としての人間像を要求したのである。

1-2. 朝鮮最初の雑誌『少年』における飛行機

科学技術の総和として認識された飛行機に対する朝鮮人の関心は、日本が戦争に突入した1930年代から突然現れた現象ではない。朝鮮の空に飛行機が初めて登場したのは、1913年の日本飛行士の訪問によ

ることであった。朝鮮半島の空を最初に飛行した人は、日本海軍軍属技士を務めた奈良原三次であった。奈良は、海軍中技士として勤めた時期から飛行機の研究を本格的に進め、退役後1910年に日本で初めて飛行機の製作と飛行に成功した。

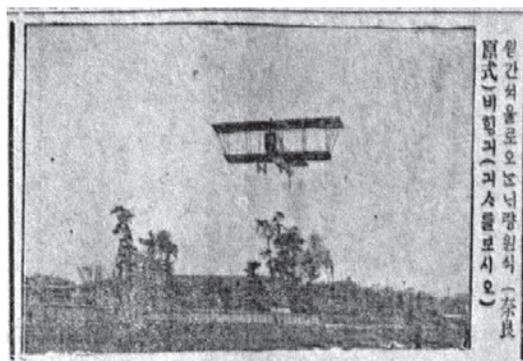


図3 奈良原三次の飛行を報じた記事

出典：『毎日申報』1913年3月19日

その後も自ら民間飛行場を開き、民間パイロットを養成するなど、日本の航空産業の発展に寄与した。その奈良が1913年8月29日、京城（現在のソウル）の龍山日本軍司令部の練兵場で、朝鮮における初飛行を見せたのである。翌14年にも朝鮮総督府の要請で、再び日本の民間飛行士が京城で公開飛行を披露した。そこには、朝鮮人に空を飛ぶ飛行機を体験させることによって、帝国日本の先端技術や航空技術文明を誇示する狙いがあったのである。

1913年の公開飛行を通して飛行機を初めて直接目にした朝鮮人であるが、実物の飛行機に接する以前に、1910年に飛行機を間接的に経験していた。朝鮮では科学と飛行機に関する多様な言説が1910年代から本格的に登場するが、それは朝鮮において最初の雑誌である『少年』を通してのことである。印刷媒体が少なかったこの頃、朝鮮を代表する文学者・崔南善が発行した朝鮮最初の総合教養雑誌『少年』（1908年8月～1911年5月）と『青春』（1914年10月～1918年9月）は、他の雑誌よりも写真や記号、図形など視覚資料が数多く掲載されており、「読む」雑

誌というよりも「見る」雑誌を目指しており、特に『少年』には、飛行機関連の写真がたくさん紹介されている。



図4 雑誌『少年』の発行とその内容を伝える記事

出典：『大韓毎日申報』1908年11月11日

『少年』の1910年2月号は「飛行機特集」といえる。様々な種類の飛行機の写真が掲載されているだけではない。「空中飛行」という記事は、欧米諸国をはじめ、学界や経済・産業界のすべての関心が飛行機の開発にあると強調しながら、ドイツのツェッペリン伯爵が世界で初めて発明した「飛行船」を世界史における画期的な出来事と評価している¹⁰⁾。また、1910年の代朝鮮でも飛行機は、自然を征服する先端科学技術の象徴とみなされていたが、同誌が、約20頁にわたって「泰西列國の飛行機發達史」という題目で、ヨーロッパの飛行機や飛行機の發達史を詳しく紹介していることは目を引く¹¹⁾。『少年』は、1910年3月号でも、「發動機で引行する軍用飛行機」の写真や様々な空中飛行機を掲載している。

雑誌『少年』に数多く掲載された飛行機の写真と絵は、1910年にドイツのツェッペリンによって、世界で初めて発明された硬式飛行船の影響を強く受けていた。空を舞う威圧的で巨大な硬式飛行船が世界

の注目を集めたのは当然であった。ツェッペリンはその後も技術の総力を結集し、1906年には24時間飛行に成功する等、巨大な飛行船を次々と改善していく。ドイツ国民はツェッペリンが製作した飛行船に熱狂し、彼はドイツの象徴として浮上した。第1次世界大戦において硬式飛行船は、偵察目的のみならず、イギリスに長距離爆撃も行なう等、軍事的目的にも使われた。1900年代から1930年代までの間ツェッペリン飛行船は、ヨーロッパをはじめ、世界の関心の対象となった。飛行船を作る技術は、国家の運命を決定する力として、さらに人間が神の領域に近づく崇高な表象としてとらえられたのである。

1-3. 朝鮮における飛行場整備と民間航空事業

ここで注目すべきは、朝鮮総督府が朝鮮半島の地的重要性と飛行機に対する軍事的な必要性から、京城に飛行場を整備するとともに、航空産業や民間航空会社を育成した点である。1916年3月、朝鮮駐屯日本陸軍は、京城の大型河川である漢江南側の中洲・汝矣島に航空機簡易離発着場を設置し、同年10月より汝矣島飛行場として本格的に使用するようになった。京城に飛行場ができて以降京城周辺地域では、しばしば飛行機が空を飛ぶ姿が見られ、第一次世界大戦が終わってからは、飛行機で世界一周をする西欧の飛行士が朝鮮半島を通るなど、飛行機に関する報道もかなり増えた。こうした中、1917年朝鮮におけるアメリカ人パイロットのアート・スミスの曲芸飛行は、いかに朝鮮人が飛行機に関心と憧れを持っていたのかが確認できるイベントであった。この飛行が行われた汝矣島飛行場周辺には、当時京城の人口約30万人のうち、約5万人が集まるという巨大なイベントとして開催されたのである。

このような朝鮮人の飛行機に対する熱狂と関心は、1920年代の朝鮮における民間航空会社の設立につながる。日本では1922年に井上長一によって、日本航空輸送研究所が設立されて以降、日本陸軍航空局の支援のもと、民間航空育成策の研究と航路開拓目的での試験飛行の委託が開始されていた。朝鮮総督府

も日本と同様、航空事業育成の方針を決定し、1924年6月に航空行政を管轄する逓信局が「朝鮮航空事業調査委員会」を設置し、朝鮮の地方飛行場の整備や航空人材の育成について検討を開始した¹²⁾。さらに、翌25年12月には、朝鮮総督府の支援を受け、日本軍出身の西尾三郎が京城の汝矣島飛行場敷地内に格納庫を建て、航空輸送、航空調査、航空写真撮影、航空宣伝、航空機修理を主要業務とする「朝鮮航空研究所」を設立する。26年には朝鮮人航空士・李基淵が初めての民族系航空会社「京城航空事業社」を創設するが、旅客運送便の運航には至らなかった¹³⁾。一方、日本では1928年10月に日本航空輸送株式会社が設立され、既存の航空会社との再編を経て、翌29年9月より、東京や福岡と朝鮮半島の各都市、さらに朝鮮半島から大連路線まで旅客便の運航を開始する民間航空定期路線も開設された¹⁴⁾。

一方、1920年代後半の昭和金融恐慌を契機に、日本は中国・満州への影響力をさらに強め、朝鮮半島の軍事的な重要性はいっそう高まった。そして朝鮮総督府は中継基地としての飛行場整備に着手する。1928年になると朝鮮総督府逓信局は、1916年から朝鮮駐屯日本陸軍が使用していた汝矣島飛行場をさらに拡大させ、航空振興策の一環として「京城飛行場」と改名し、翌29年4月に正式開場したのである。なお、京城飛行場の開場前年の1928年12月には朝鮮南部の蔚山にも飛行場を建設し、その後も平壤や新義州など、朝鮮北部を含めて飛行場の整備を進めていった¹⁵⁾。

1930年に京城飛行場内に朝鮮人操縦士ならびに整備士育成のため設立された「朝鮮飛行学校」も注目に値する。同学校は設立当初から朝鮮総督府の統制・管理の下で、事業を展開していたが、学校経営は安定せず、朝鮮総督府の航空奨励補助金に頼り、総督府が進めていた魚群探知飛行業務に携わることで事業を継続していた。民間航空を取り巻く環境と同校の業務内容が大きく変化したのは、1937年に日中戦争が勃発して以降である。その後から朝鮮総督府の指示によって、中国海南島の日本軍工場等への朝鮮

人徴用工や兵士、兵器を輸送するようになった。その後、日本軍との合弁による朝鮮航空製作所が設立されたりしたが、太平洋戦争の勃発に伴い、朝鮮にある航空会社が所有する全ての航空機は、日本軍に徴発され、戦争を支援する国策会社となったのである。

1-4. 強力で崇高な国家と飛行機の表象

飛行機は大衆に未来に対する希望と夢を示しながら、テクノロジーに対する盲目的な信頼を強化する役割を果たした。朝鮮総督府は、飛行機が持つ表象としての機能を積極的に活用し、テクノロジーの崇高さを通して「支配」と「統治」という効果的な目標を達成しようと試みた。日本政府と朝鮮総督府が統制・管理する飛行機の思いもよらぬ程の規模と速度は、それを見ている朝鮮人に新しい歴史と日本支配体制に対する恐怖感を持たせるとともに、既存に抱いていたイデオロギーや思想、国家や植民地支配に対する考え方の変化さえ触発させる程、強力的であった。国家が視覚媒体を活用することは自然発生的な現象というよりも、強力なメカニズムを同伴した政治論理と関わっているが、このような飛行機が持つ表象は、新聞広告やポスター、映画、博覧会を通して朝鮮人に強力的に伝えられた。朝鮮で開催された博覧会は、近代科学文物と科学技術を純粋に展示したというよりも、帝国日本の繁栄をアピールする場として利用され、大衆動員という国家の狙いがつけられた政治的目的が強い場所でもあった。

では、朝鮮のメディアは、いかに飛行機を描いたのだろうか。また、どのようにその記憶を扱ってきたのか。朝鮮総督府の機関紙『毎日申報』には、先端テクノロジーを象徴する飛行機のイメージを利用した広告や国家体制の宣伝がよく掲載された。その代表的な宣伝の一つが、気力補充剤薬品「大力丸」の広告である。薬品広告に大衆から神秘の対象であり、力強さの象徴として認識されている飛行機を登場させることによって、大力丸も飛行機のような強力な力を持っている薬品であるというイメージを伝えようとした。イラストには、空の飛行機から降り

てくる大力丸と、この薬品を投下してくれる飛行機に熱狂している朝鮮人の姿が描かれている¹⁶⁾。

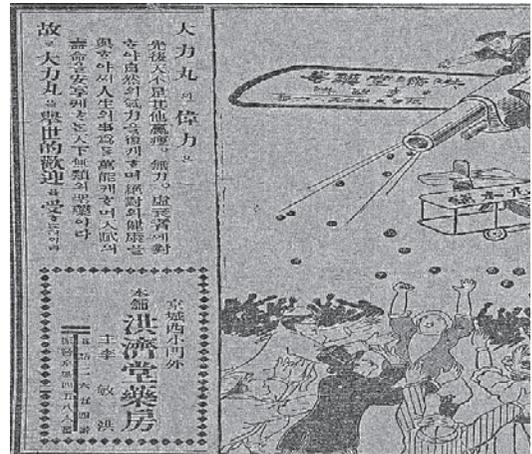


図5 飛行機を利用した「大力丸」広告

出典：『毎日申報』1919年3月12日

この広告は、薬品本来の情報を提供しておらず、薬品機能の神秘性を助長している。飛行機を利用した大力丸広告は、象徴操作を通してファンタジーを作り出すのである。ほかにも、納税を督励するポスターにも飛行機は登場している。朝鮮の忠清南道が掲げた納税督励ポスターでは、船体に「納税宣伝號」と書かれた飛行船から宣伝物がまかされている。飛行船には「日章旗」を掲げた人が乗っており、地上にいる多くの人々は飛行機からばら撒かれた納税宣伝物を喜んで受け取っている。「権利を主張する前に納税を」「滞納は公民の敵」という文章が書かれたチラシが飛行機からまかれる時、その宣伝物は歓迎される対象となり、個人の納税に神聖性を与え、絶対的な命令に発展する効果と呼ぶ。

以上、1910年代から20年代にかけて、新聞や雑誌に頻繁に登場する飛行機のイメージを利用した二つの広告を取り上げたが、視覚世界の中では、飛行機と朝鮮総督府の政策を紹介する表象が溢れていた。飛行機をめぐる表象は、強力で崇高な国家に結びつけられるとともに、先端科学技術の「総和」として認識されていたのである。そして戦時下、飛行機表

象を利用した広告は、単純な飛行機の力と先端技術を強調することを超えて「戦争」と結びつく様相を見せることになる。また、戦時下の広告は、兵士、戦車、飛行機等の戦争イメージを通して戦時イデオロギーを広め、なかでも薬品の広告は圧倒的に多い。朝鮮人の身体や健康が帝国日本の重要な資産として管理され、「健兵健民政策」が進められた戦時中、疾病と戦う薬品のイメージは戦争と相性が良かったのである。

2. 朝鮮総督府による航空思想の宣伝や普及

2-1. 空や飛行機に対する憧れ

朝鮮総督府は軍事動員を展開するにあたり、朝鮮人青少年たちの「空」への憧れも積極的に利用した。1920年代から30年代は世界の航空技術が飛躍的に発展を遂げ、若者は飛行機に強い憧れを抱いていた。

この高い航空熱は、「民族の英雄」と呼ばれる飛行士・安昌男の登場でさらに加熱する。安昌男が日本で朝鮮人として初めて一等飛行士免許を取得・飛行士となり、日本飛行協会主催の飛行大会で、最優秀賞を獲得したというニュースは朝鮮の新聞で大々的に報じられた。朝鮮では、朝鮮人の天才飛行士の誕生をきっかけにして彼と飛行機関連の歌が作られ流行するほど朝鮮社会は沸き立った。1921年には、安昌男を招待するため、彼の後援会が組織され、飛行機の購入を目的に2万ウォンの募金運動が始まった。結局、1922年に東亜日報社の主催で実現した安昌男の祖国訪問飛行には、その当時人口が30万人程であった京城の飛行場に見物客として5万人が殺到したが、彼に対する関心の高さが十分に推測できる¹⁷⁾。

1920年代の朝鮮人の空や飛行機に対する高い関心は、新聞と雑誌に飛行機を紹介する記事が溢れていたことから確認できる。朝鮮の上空を飛んでいく飛行機自体がニュースとしてよく取り上げられたが、特に1920年代『東亜日報』には、飛行機に関わる数多くの写真と記事がよく掲載された¹⁸⁾。出動した警官たちが厳重に警戒するなか、飛行機を一目みるた



図6 安昌男の飛行大会と朝鮮総督・齋藤実の激励
出典：『毎日申報』1922年12月11日

めに、老若男女の見物客が雲のように集まって午前八時にはもう飛行場の中は人山を築いたという報道から分かるように¹⁹⁾、飛行機自体に対する朝鮮人の好奇心と期待感を十分推測できることであり、朝鮮人がいかに飛行機に魅了されていたのかが窺える。空を飛ぶ飛行機は、近代科学・技術の頂点に君臨しテクノロジーの集合体として認知されるとともに、朝鮮人にとってはつねに「神秘的」な存在であり、それ自体が「敬意」と「讃嘆」の対象でもあった。飛行機は朝鮮人の単純な関心の対象を超えて、近代に対する独立的な議論を形成できる表象媒体の役割を果たしていたのである。

こうした中、朝鮮総督府通信局は、1930年代から本格的に航空思想や飛行機を宣伝する様々な行事を全国で開催する。その主な対象は、将来兵士になる児童や児童を教育する教員に集中的に向けられた。その一つが、30年代から本格的に始まった学校で開かれた模型飛行機の講習会であった。また、朝鮮総督府が京城の飛行場で航空思想を宣伝するために、府内の学校教員と児童各一人ずつを選抜し、飛行機に乗せて府内を一周したという記事では、飛行場で教員と生徒が巨大な飛行機を前にして説明を受けている写真が掲載された²⁰⁾。

さらに、平壤では、学校教員と生徒60名を無料で旅客機に搭乗させる方針を決め、募集したところ、希望者が殺到したという²¹⁾。主に児童と教員に向けられた航空思想の伝播は、その後は、司法官、警察官、

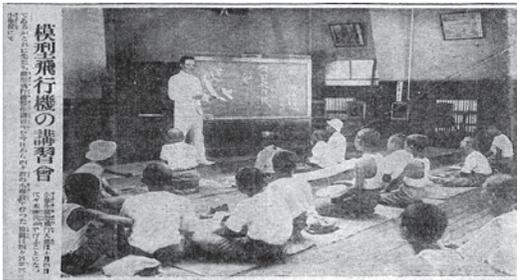


図7 小学校における模型飛行機の講習会

出典：『朝鮮新聞』1931年8月11日

実業家などにまで及ぶことになり、彼らを招待し、日本航空会社のスーパーユニバーサル40人乗の飛行機に乗って京城付近の上空における試乗飛行も行ったのである²²⁾。朝鮮総督府の施策は、試乗飛行のみならず、地方都市で航空思想と航空知識の普及・宣伝のための講演会や映画の上映にまで及んだが²³⁾、日本政府や朝鮮総督府が航空熱を高揚させ、航空思想を普及・浸透させようとした意図がよく窺える。巨大な飛行機、テクノロジーの集大成である飛行機に実際試乗する写真と記事は、日本の航空産業発展に対する「憧れ」や日本に対する抵抗意識を「忘却」させる程であった。

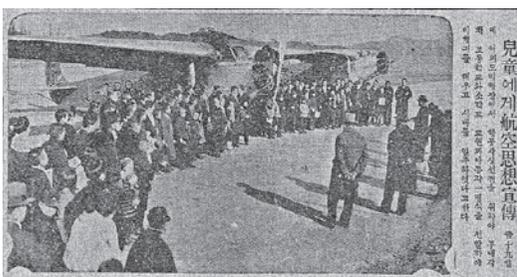


図8 航空思想を宣伝する総督府関係者（京城）

出典：『毎日申報』1933年2月20日

しかしながら、より注目すべきは、新聞や雑誌から繰り上げられる飛行機関連の記事と写真を通して、飛行機が朝鮮人の日常生活まで浸透したことである。実際に飛行機に乗って直接的に飛行機を経験した児童であれ、新聞を通して間接的に接した読者であれ、

飛行機は均質化した認識として読者たちに伝えられ、日常的なものとして生活の中に浸透したのである。

一方、朝鮮総督府は蔚山、京城、平壤、新義州の四ヶ所のほかに、羅津や雄基にも飛行場を新設する。陸海軍機の演習をはじめ民間機の往来、関釜空路開設計画等々で航空網が急速に密になった朝鮮半島の状況を踏まえ、通信局の起案で朝鮮ではじめてゴーストストップができるシステムと航空機の燈火、信号が採用され、「空中衝突予防府令」も発布された²⁴⁾。このように朝鮮総督府は航空関連政策を着々と進めた。日本政府や朝鮮総督府がいかに戦時体制に向けて徹底的な準備を進めていったのかについては、次の『京城日報』の記事からも確認できる。

昔の戦争は地上と海上だけで行われたが、今の戦争は航空機の発達によって空も利用せらるることになった。そこで戦場は平面から立体にかわり、その地域も拡張されて国内に迄およぶ様になった。日露戦争の時などは日露両軍が満洲でこそ火花をちらして勝敗を争ったが、両国の本土が無事にすんだ。併しこれからの戦争はそうはいかぬ。敵の飛行機や飛行船は海でも山でも越えてやって来る爆弾は兵営だろうが民家だろうが相手かまわず落ちて来る。従って今後は海と陸との防禦の外に空の防禦ということが必要になったのである²⁵⁾。

軍部が戦争のあり方と戦争における飛行機をどのように認識していたのかが把握できる記事である。さらに、朝鮮総督府の管理のもと、朝鮮では飛行機の生産も進められた。昭和飛行機株式会社は朝鮮の平壤に工場敷地22万坪を買収し、機体工場の建設に着手した。同社は、第1期計画で修理工場を、第2期計画で機体工場を整備し、将来的に朝鮮における完成機の自給を目指していると報道された²⁶⁾。

2-2. 国家再建と飛行機

巨大でおそろしく速い戦争武器である飛行機の登場と出現は、近代科学技術に接したことの少ない朝

鮮人に合理的判断ができない程の刺激と魅惑を与えたが、日本統治下で、飛行機を利用して独立運動を果たそうとした動きがあったことも興味深い。独立運動を展開していた植民地の青年にとって、飛行機は単なるロマンチックな夢の存在ではなかった。国を失った青年たちは、早くから飛行機を独立闘争の武器や朝鮮人への啓蒙活動の手段として認識しており、数多くの青年たちが飛行士の夢を抱き、日本だけでなく、中国やソ連、アメリカまでに飛行術を学びに渡った。

独立運動を展開した朝鮮人たちは、朝鮮人飛行士を養成するための飛行学校も設立したが、これらの学校の目的は、今後展開する日本との独立闘争において、必要とされる飛行士を養成することであった。先述した朝鮮人初のパイロットである安昌男も、その一人であった。彼は日本で飛行士として出世する道を諦めて中国に亡命し、中国人と朝鮮人の飛行士を養成する教官として独立運動を展開した先駆者であった。

中国・上海に拠点を置いた大韓民国臨時政府も、直轄部隊を編成したり、満州などで活躍していた軍事組織を臨時政府の下に編入する方針を立てたりするなどして、武官学校設立や飛行隊を編成しようとした。さらに、臨時政府はアメリカのカリフォルニア州に飛行士養成所を設置し、飛行隊の編成を試みた。そして、飛行機を利用して、朝鮮に独立活動を促す宣伝ビラを撒くという目標掲げたのである。

大韓民国臨時政府で、民族と国家再建に飛行機がいかに重要な存在なのか、また、朝鮮民族の独立のために緊要な要素なのかを強調し、実践に移した人が、愛国啓蒙運動を展開し、朝鮮独立に一生を捧げた独立運動家・安昌浩（アンチャンホ）である。彼の日記には、独立運動における飛行機の重要性のほか、臨時政府の飛行機の購入計画と飛行機を利用して日本に対抗しようとする計画が細かく示されている²⁷⁾。この計画は、20萬元を使用し飛行機を購入する秘密計画であり、飛行機を利用して朝鮮人の民族意識と独立意識を高揚させることを目的としていた。

この計画は、結果的に失敗に終わってしまったが、アメリカの飛行学校の設立と中国軍所属の朝鮮人パイロットを排出する結果をもたらした。また、安昌浩の飛行機購入計画には、軍事的な狙いもあった。日本の物理的暴力に立ち向かうためには、日本を超える徹底した科学と技術の爆発力を所持しようとするしかないという思いから、飛行機の確保欲望が具体的に現れたのである。これらのことから、飛行機が日本に対抗する媒介としていかに効果的であると考えられていたのかがわかる。

2-3. 航空戦力の強化と航空記念行事

こうした航空熱の高まりの中、1937年の日中戦争から1945年まで続く戦争は、日本の国家体制のみならず、植民地支配政策にも大きな変化をもたらした。

1937年6月3日の『朝鮮総督府官報』は、内閣総理大臣・林銑十郎の名前で、「国家総動員体制準備」とそれに関わる訓令を発表した²⁸⁾。『朝鮮総督府官報』に「国家総動員」という言葉が登場したのはこれが初めてであったが、日中戦争が勃発する約1か月前に出されたこの訓令では、既に全面的な日中戦争がある前から「国家総動員」に関する構想が準備されていたのである。そして、日中戦争の勃発と戦局が拡大するにつれて、日本政府は植民地朝鮮に兵站基地としての役割を担わせるとともに、人的資源の供給地として朝鮮人青年の「志願兵制」を実施するようになる。日本軍は1920年代から朝鮮人の兵役について検討したが、朝鮮総督府の南総督や関連部局の三局長、朝鮮軍参謀長・井原潤次郎が日本政府との協議を経て、朝鮮で志願兵制を最短期限内に取り入れることを内定した時期は、1937年8月であった²⁹⁾。その後から『毎日新報』や『京城日報』は、朝鮮人の志願兵制が1938年4月から実施されると大々的に報じた³⁰⁾。

志願兵制の実施内定が決まると、朝鮮全国で一斉に挙行する発起人350名で構成された志願兵制実施祝賀会の準備が着々と進められる一方で、「半島統治

上の金字塔」「愛国赤誠の結実」「永遠に輝く内鮮一体の具現」³¹⁾といった朝鮮総督府による志願兵制導入を歓迎する雰囲気が社会全般に創られていた。そして、1938年2月23日には「陸軍特別志願兵令」が公布され、4月3日から実施することが正式に決まった。朝鮮人に「二流の皇国臣民」として戦争に参加し、死ぬ権利を与えた志願兵制の実施について、各メディアは高く評価した。

日本の植民地となった朝鮮では、戸籍や参政権、そして異民族統治の問題からごく少数の陸軍士官学校の将校を除いて、兵士として朝鮮人の軍事動員は行われていなかった。外地・朝鮮には内地・日本の戸籍法（1899年制定）とは別途の戸籍法が施行されていたが、1889年から施行されてきた日本の「徴兵令」（法律第一号）は、日本が植民地を領有したあとにも、「内地戸籍」に登録されている者だけを徴兵の対象に規定しており、「外地戸籍」に登録されている朝鮮人は徴兵対象からは外していた。そしてこの規定は「徴兵令」が1927年に、「兵役法」に改定されても、それは変わらなかった。だが、それまで差別の対象であった朝鮮人が皇国臣民として、戦争に勝つための核になったのである。帝国日本の総人口の30%を占める朝鮮人・台湾人を対象とした植民地政策は、土地調査と米穀供出を中心とした経済的収奪に加え、1930年代半ば以降から本格的に労働者の強制連行や軍人・軍属、慰安婦への動員などの人力収奪へ発展することになったのである³²⁾。

そして、朝鮮総督府は志願兵制実施と併せて、政治宣伝の強化、施政の紹介、総督政治の宣伝を一層強化させる中、1940年代に入り戦局がさらに進むと、1941年に軍官民合同団体の「朝鮮国防航空団」を設立する。

1942年には操縦士に最も適した「若年層」を動員すべく、国民学校で飛行機等の模型製作を教程化したり、中等学校に滑空科科目を設置するとともに、大々的な航空イベントを開催し、朝鮮の子どもたちの空に対する憧れを刺激した。アジア・太平洋戦争の勃発は日中戦争とは違う次元で、日本の植民地統



図9 朝鮮国防航空団の誕生を報道する記事

出典：『国民新報』1941年3月30日

治方式を全面的に再整備する転換点となったが、43年には滑空指導者養成や滑空訓練所を開設するなど、朝鮮総督府は航空熱を助長する政策をさらに整備した。朝鮮人の日常生活に飛行機は浸透していったが、飛行機が植民地朝鮮の青少年にとって本格的に「日常性」を帯びるようになったのは、模型飛行機という遊びが定着してからである。

春になると、庭で、運動場で、野外に出かけて、広い平野で、紙で折った飛行機を飛ばしたり模型飛行機を飛ばしたりするのに良い時です。そのため、我が国民学校では空を征服する力を養うために、航空熱をもっと育てて、将来大きな飛行機に乗って大空を飛ぶ勇気と技術の準備をしないといけない時です。そのためには、学校でも家でも飛行機「遊び」をすることが飛行機に対する知識と熱意を養うことにつながるので、皆さんは模型飛行機を作って運動場や家の隣の広い庭でひらひらと飛ばしましょう³³⁾。

「科学教室」の「青空をトンボのように飛ぶ模型飛行機」という上記の記事は、学校でも家でも紙で折った飛行機を飛ばしたり、模型飛行機を飛ばしたりする飛行機による遊びを積極的に勧めている。これは飛行機に対する知識を増やすことを奨励しているが、究極的には「空を征服する力」を養い、将来飛行機に乗って青空を飛ぶ勇気と技術を準備するためであると主張する。また、男の子が素晴らしい飛行

士になることは、誰もが抱く少年時代の夢であり、皇国臣民になるためには、模型飛行機を作って飛ばせる必要があると言い、飛行機遊びを強く勧める³⁴⁾。

朝鮮総督府は1940年以降、「航空記念日」として制定し、空港関連の様々なイベントを大々的に展開する³⁵⁾。航空記念日は、朝鮮人に一層航空の重要性を認識させ、航空知識の昂揚を図るとともに、航空機の増産促進と航空兵の大量獲得を狙った朝鮮全域で展開する一大国民航空運動であった。1943年9月20日、4回目の航空記念日には、少年飛行兵たちの大々的な「郷土訪問」が実施され、戦争動員のためのイベントを学校や地域が体験することとなった。



図10 朝鮮の少年飛行兵たちの大々的な郷土訪問

出典：『半島の若鷺 郷へ帰る』『アサヒクラブ』第88号，朝日新聞社，1943年9月

少年飛行兵の郷土訪問は、大刀洗陸軍飛行学校をはじめ、九州・四国などで盛大に行われたが、朝鮮でもすべての地方で実施された。日本各地や朝鮮に向けて郷土訪問する少年飛行兵の名前と訪問地域が詳細に報道されたのは1943年9月のことであった³⁶⁾。9月14日から1週間にわたって「航空週間」が設けられた。全国一斉に開催された「航空週間」では、学校における航空談話をはじめ、飛行大会、模型飛行機大会、映画上映会、航空展覧会、「航空の歌と舞踊大会」が開催された。ここで注目できることは、陸海軍航空部隊に対する朝鮮人の感謝式典や、航空殉職者の慰霊感謝祭など、戦時動員のための絶好の宣伝道具として様々な航空記念行事が開催された点である。クライマックスは、朝鮮神宮で開かれた「青少年学徒航空蹶起大会」であった³⁷⁾。



図11 第4回「航空記念日」を報じる記事

出典：『毎日新報』1943年9月15日

同年10月には、航空戦力の飛躍的増強という趣旨の下、「青少年航空訓練実施要項」が発表され、青少年の航空訓練を積極的に強化・実施するようになった。朝鮮人少年たちは、学校教育や滑空訓練、少年飛行兵たちの郷土訪問、少年飛行兵学校に合格した少年たちを送る壮行会など、様々な航空イベントに接することによって、「空」と「飛行機」に対する憧れを持つようになったのである。

もう一つ強調すべき点は、1944年9月、朝鮮総督府によって、初めて朝鮮に部分品製作から組立に至るまで一貫作業を行う航空機製造会社が設立されたことである。戦争勝利のため一番重要な課題は、戦力としてすぐ使える戦闘機を製造することであり、戦時下で足りなくなった飛行機を朝鮮でも生産する計画であった。朝鮮総督府は一貫作業が行える会社として新発足する「朝鮮航空機工業会社」の誕生を宣伝したが、その記事では航空機工業会社が2600万の朝鮮民衆の魂を込めた航空機を製作して米英撃滅の戦場に送り出す「愛国」と「殉国」の精神の結晶から誕生したと主張した³⁸⁾。さらに、アメリカとの航空決戦が深刻な状況の中で、有力な生産能力をもつ航空機製造会社が朝鮮で設立されたことは、日本の航空戦力の威力を増すことになり、大きな意味があると評価した。そのため、この画期的な航空機工業の誕生に朝鮮総督府と朝鮮軍、財界が同社に最大の支援を約束しているのである³⁹⁾。

2-4. 戦時下における飛行機と科学技術の言説・表象

朝鮮総督府が行ったこれらの政策を積極的に支持すべく、朝鮮の新聞や雑誌には、頻繁に「飛行機」や「操縦士」、そして「科学技術」に関する言説が登場するようになる。その代表的なメディアは『毎日新報』と少年を読者層として作った雑誌『少年』（1937年～1940年）である。これらのメディアが朝鮮人に与えたインパクトは少なくない。

戦時下に入ってから朝鮮の新聞における飛行機関連の報道はより急増する。これは過去の戦争とは違い、航空力が戦争の勝敗を左右するという意識が拡大されたためであり、それゆえ「航空力が国力」という自覚を朝鮮人に植え付けるべきであると判断されたためであった。特に、『毎日新報』は、児童、家庭、女性、文芸等に紙面を割愛しているが、飛行機、航空機、航空政策と関わった写真や記事を数多く掲載していた。注目すべきことは、人間も鳥のように、飛行機を通して空中を自由に飛べるというメッセージや、敵を叩き壊すには飛行機が最適であるという戦争宣伝まで多様な飛行機談論を生産している点である。戦争において飛行機がいかに重要な存在なのかを説明しながら物資節約を訴える言説⁴⁰⁾、子どもたちに飛行機に関する一般の知識を伝える記事⁴¹⁾、模型飛行機の作り方を紹介する記事⁴²⁾、「空の少年勇士万歳」といった陸軍少年飛行兵の志願を奨励する記事⁴³⁾が、『毎日新報』には溢れていたのである。このように新聞が飛行機関連記事を数多く掲載した理由は、飛行機に対する大衆的な関心と日本が追求する総力戦体制の課題が合致した結果だと考えられる。

だが、一方で『毎日新報』では、特に日中戦争を境にして飛行機に関する否定的な記事は見当たらない。つまり、全面的な日中戦争が勃発してからは、朝鮮総督府によって、墜落事故など飛行機に否定的なイメージを与える記事は制限され、夢と幻想を語る報道は増えたのである⁴⁴⁾。

児童文学作家・尹石重が作った少年雑誌『少年』（1937年～40年）にも、飛行機や科学技術に関する言



図12 飛行機が戦争の勝敗を左右すると主張する記事
出典：『毎日新報』1944年2月24日

説が頻繁に登場した。同雑誌は、少年たちの嗜好・好みを充足させるため、豊富な絵と写真、そして挿画と図版、色のある表紙を使いながら、内容の面では科学技術に関わったことがよく取り扱われた。科学技術に関する記事が少年たちをターゲットとする雑誌の中心記事となった理由は、朝鮮総督府の科学技術政策による影響が強い。1934年に総督府は「科学デー」を制定し、学校や地域社会を中心として科学知識普及のための活動を展開する。朝鮮の科学普及協会や科学知識普及会は、総督府の科学政策を進める中心的な機関として科学談論の伝播に務めた。1930年代以降、一部の知識人を中心として使われた「科学」という言葉が朝鮮のメディアによく取り上げられるようになり、朝鮮人に浸透し大衆性を持つようになった背景には、このような総督府の諸政策が存在したのである。

そして、科学談論は、日中戦争が本格化してから日本の戦争遂行のため利用されるようになるが、『少年』の中で最も人気があった記事は、「百年後の世界」という連載であった。この連載は、科学技術の発展によって到来する未来の生活像を推測したり、描いたりする方式で構成された。「空を飛ぶ」機械への憧れや短時間で遠い距離を移動する車両、空を掌握し時間と空間を短縮させる機械等に関する記事等、科学技術進歩がもたらす未来生活像が紹介された。このような未来機械への想像は、直ちに「飛行機」と連動する。『少年』は、定期的に飛行機の写真と絵

を数多く掲載、そして、朝鮮の少年たちに直接見せることによって航空熱を助長したが、その中でも飛行機を詳細に説明する「飛行機が飛ぶまで」や短編小説「飛行機」はその代表的な例である⁴⁵⁾。空や飛行機を憧憬する童謡や童話も定期的に掲載された。「青い空に 飛行機が飛んだ ぐるっと一回りしてから 山を越えていく 草をかる子どもが こっちへ来いと 飛行機を見て 身振りをする」⁴⁶⁾という童謡は、朝鮮の少年たちにとって飛行機をなじみ深いものにさせる最も効率的な方法であった。

『少年』が戦争と深い関わりを持っていた点も注目できよう。読者欄・戦線通信では、戦場に出かけている少年兵たちが雑誌『少年』を読んで感じた点や戦線の状況を伝えてくれる内容を載せるように構成されている。『少年』1937年4月号の「戦線通信—戦場から送り出す手紙」以降、戦争に参加した少年兵たちの手紙と手記、戦争に参加して戦う写真を定期的に編成しているのである。日中戦争に参加し直接戦っている少年兵が、朝鮮の同世代に直接戦争を伝える手紙と手記は、戦争参加を促す強力なプロパガンダとして作用した。『少年』は日中戦争のみならず、世界の様々な戦争、戦争器械を前面に打ち出すことによって、少年読者層に戦争を実感できる場を提供したのである。

日本では、1940年第2次近衛内閣の発足とともに「科学」談論がさらに強化されていく。戦争に勝つために、重工業及び機械工業の画期的発展をめざした科学の画期的な振興が強調されたのである。40年代以降、新聞・雑誌には「兵器科学」「国防科学」「戦時科学」「国民科学」等、科学と戦争が結合されたキーワードと主張が繰り返されられた。そして、飛行機は、「科学の結晶体」「科学の精髓」「科学の花」と位置づけられ、科学談論の中でも、戦争武器としても重要な役割を果たしていったのである⁴⁷⁾。

(以上、本号)

注

- 1) 公安調査庁『在日本朝鮮人の概況』法務府特別審査局、1949年、23頁。
- 2) 同じ朝鮮人とはいえ、多様な形態の航空教育を受け、彼らは戦死していった。このうち最も戦死者が多かったのは陸軍少年飛行兵で、彼らの年齢構成は、最年少の17歳で特攻死した朴東薫をはじめ、20歳前後が大半を占めている。陸軍特別操縦見習士官は、高等教育機関の卒業生や在学中の中で志願者を募ったため、20代半ばで特攻死した人が多い。戦死後は全員が二階級から四階級の特進をしている。
- 3) 林えいだい『重爆特攻さくら弾機—大刀洗飛行場の放火事件』東方出版、2005年。
- 4) 万世特攻慰霊碑奉賛会『よろずよに語り継がん—万世陸軍航空基地概要』、2008年。
- 5) アジア・太平洋戦争と植民地支配を考察しようと試みる研究は盛んになりつつあるものの、朝鮮人特攻隊員に関する包括的な研究はいまだ少なく、その実態は明らかにされていない。彼らがどのような経緯を経て帝国日本の軍人となり、犠牲になったのかに関する総合的な分析はほとんど存在しないのである。しかも、台湾の場合、日本軍人として戦争に参加した人は、およそ20万人に及び、その中には少なからず特攻隊員が存在したにもかかわらず、いまだに台湾人特攻隊員に関する研究はなされていない。
- 6) 『毎日新報』は1904年7月18日に、イギリス人によって創刊された民族誌であったが、その後朝鮮総督府に売却され、36年の間、日本の植民地下で朝鮮総督府の施策を伝える役割を果たした。総督府機関紙という限界があるにもかかわらず、『毎日新報』（『毎日申報』）の史的価値はとても高い。それは1940年に『朝鮮日報』『東亜日報』が廃刊されてから、解放に至る5年の間朝鮮で発行された唯一の朝鮮語新聞だからである。新聞名は、1938年4月28日までは『毎日申報』であったが、その後同年4月29日から『毎日新報』へと改称した。
- 7) 拙著『スポーツとナショナリズムの歴史社会学—戦前—戦後日本における天皇制・身体・国民統合』ナカニシヤ出版、2021年、28-29頁。
- 8) 「顕著なる兵器の進歩」『京城日報』1918年2月10日付。
- 9) 同前。

1) 公安調査庁『在日本朝鮮人の概況』法務府特別

- 10) 「空中飛行」『少年』2巻2号, 1910年2月, 65-66頁。
- 11) 「泰西列國の飛行機發達史」『少年』2巻2号, 1910年2月, 74-92頁。
- 12) 『東亜日報』1924年6月25日付。
- 13) 社団法人大韓民国航空会『大韓民国航空 1913-1969』2015年, 104頁。[ソウル]
- 14) 同前, 106頁。
- 15) 伊藤茂「韓国民間航空黎明期の問題に関する研究—大韓国民航空社(KNA)の成立から経営破綻まで」『日本国際観光学会論文集』第26号, 2019年, 90頁。
- 16) 『毎日申報』1919年3月12日付。
- 17) 「今日安昌男君 故国訪問大飛行」『東亜日報』1922年12月10日3頁。『東亜日報』は1921年から安昌男について度々特集している。1921年最初の報道は、「東京の留学生」(3月29日3頁)であり, その後も「新飛行安昌男」(7月11日3頁), 「朝鮮の科学界のために 航空家の出生を祝う」(7月12日1頁), 「飛行家のために 二万ウォン安昌男氏の後援会募集」(11月27日3頁)とある。翌1922年には「故国訪問大飛行」(5月1日3頁), 「朝鮮空中の新現象」(5月2日1頁), 「東亜日報主催安昌男君故国訪問大飛行」(10月19日3頁), 「空中の勇者安昌男君」(11月8日3頁), 「郵便飛行に成功にした安昌男君」(11月15日3頁), 「機体と技師出發」(11月18日3頁), 「故国訪問飛行について」(11月22日1頁), 「一三道有志よ! 会員になって下さい」(12月4日3頁), 「安昌男君 今五日夜京城に到着」(12月5日3頁), 「汽車から下りる安昌男君」(12月7日3頁), 「飛行場は一般に公開」(12月9日3頁)等が続けざまに報道された。
- 18) 例えば, 『東亜日報』1920年5月29日付。「飛行機に乗ったマ中尉」『東亜日報』1920年6月1日付。「百名を乗せる世界第一の飛行機」『東亜日報』1921年4月27日付。『東亜日報』1921年9月26日付。「樋口中尉の飛行談」『東亜日報』1921年10月5日付。
- 19) 「平安に得達」『東亜日報』1920年5月29日付。
- 20) 「児童に航空思想宣伝」『毎日申報』1933年2月20日付。
- 21) 「各学校生徒に航空思想宣伝」『毎日申報』1933年2月28日付。
- 22) 「府内有志招待 航空思想宣伝 試乗飛行」『毎日申報』1934年7月3日付。
- 23) 「航空思想宣伝 地方巡回講演」『毎日申報』1934年11月11日付。
- 24) 「繁忙を極める 半島の天空」『京城日報』1934年3月21日付。
- 25) 「防空の話(-)」『京城日報』1930年9月28日付。
- 26) 「半島の航空界に贈る・新鋭國産機」『京城日報』1937年11月18日付。
- 27) 安昌浩の日記は, 1920年1月から21年3月まで総3冊で, 今は原本が韓国の独立記念館で公開されている。主な内容は, 大韓民国臨時政府の活動と組織運営をはじめ, 構成メンバー同士の内紛を解決しようとする内容まで含まれている。
- 28) 「内閣訓令第2号—國家總動員準備ノ件」『朝鮮總督府官報』第3112号 木曜日(1937. 6. 3)。
- 29) 『毎日申報』1937年8月6日, 1頁。
- 30) 『毎日申報』1938年1月16日, 1頁。社説「志願兵制度の施行」『毎日申報』1938年1月17日, 1頁。『京城日報』1938年1月18日付。
- 31) 『毎日申報』1938年2月23日, 1頁, 3頁。
- 32) 前掲『朝鮮民衆と皇民化政策』52頁。
- 33) 「科学教室」『毎日新報』1942年3月29日付。
- 34) 「青空の夢—模型飛行機を作り航空精神を養いましょう」『毎日新報』1941年6月23日付。
- 35) 「航空記念日」は, 1941年から9月20日に変更した。
- 36) 「郷土訪問飛行決行 朝鮮出身の少年航空兵たち壮挙」『毎日新報』1943年9月14日付。「郷土訪問飛行する少年航空兵廿日出発」『毎日新報』1943年9月17日付。
- 37) 「勝利は大空の征服者に」『毎日新報』1943年9月14日付。「航空の重要性鼓吹—第四回記念日黄海道行事多彩」『毎日新報』1943年9月22日付。
- 38) 「半島に初の航空機会社」『京城日報』1944年8月17日付。
- 39) 社説「朝鮮と航空機工業」『京城日報』1944年8月21日付。
- 40) 「1日マツの火 3回節約すれば飛行機40台ができる」『毎日新報』1939年11月12日付。
- 41) 「飛行機の發達史—今年は飛行機が飛び始めて20年になる年」『毎日新報』1940年4月3日付。

- 42) 「模型飛行機 学年ごとに違う製造法」『毎日新報』1942年3月29日付。
- 43) 例えば「あなたも私も少年航空兵」『毎日新報』1943年11月1日付。「血書で航空兵志願」『毎日新報』1943年11月18日付。
- 44) 「平壤 飛行機墜落」『毎日申報』1932年10月20日付。「飛行機墜落 下士官惨事」『毎日申報』1934年5月11日付。「海軍飛行機 練習中墜落」『毎日申報』1936年7月4日付。
- 45) 「飛行機が飛ぶまで」『少年』1939年6月, 22-23頁。「飛行機」『少年』1940年9月。
- 46) 金ヨンイル「飛行機」『少年』1937年9月, 37頁。
- 47) 「科学の総力集結」『毎日新報』1943年7月12日付。

Airplane Representation and Aviation Policy in Korea under Japan's Administration (Part1)

KWON HakJunⁱ

Abstract : The purpose of this paper is to analyze the ideology associated with airplanes, which were seen by the public as the most powerful representation of scientific discourse and scientific progress in colonial Korea. It also examines the process of the penetration of airplanes into the daily lives of Koreans, the rise of aviation fever and the young Koreans who became involved in military aviation. Through these analyses, the process leading up to the emergence of Korean kamikaze pilots and the background and reasons for applying, among Korean youth, will be clarified. Airplanes represented the progress of Western civilization. Airplanes were depicted as a metaphor for the enormous power of human science and technology to conquer nature. Also, airplanes had a strong impact on the masses as advanced machines based on the most highly-developed science and technology. Airplanes and the sky were objects of longing for Korean children. The Japanese Empire made planes familiar as part of children's lives through diverse policies. Representations of airplanes were powerfully conveyed to Koreans through newspaper advertisements, posters, movies, and expositions. The aviation policy and pro-Japanese literature promoted by the Japanese Empire eliminated children's fear of war. As the war progressed, Korean boys joined Imperial Japan's military forces due to the Japanese government's policy of overcoming a shortage of pilots and skilled airmen, and the social environment in which Korea was located. The Korean pilot originated within the structures of discrimination, oppression, violence, exploitation, assimilation and conformity created under colonial rule.

Keywords : Colonial Korea, the Government-General of Korea, Science discourse, airplane, Aviation Policy, Aviation fever

i Professor, College of Social Sciences, Ritsumeikan University

