

수원공간  
시리즈  
③

# SUWON

SWU  
RKSU  
K-13

수원비행장  
공간의 균열과 그 사이의 삶

37° 14' 21.86"  
127° 00' 25.39"

공간의 균열과  
그 사이의 삶

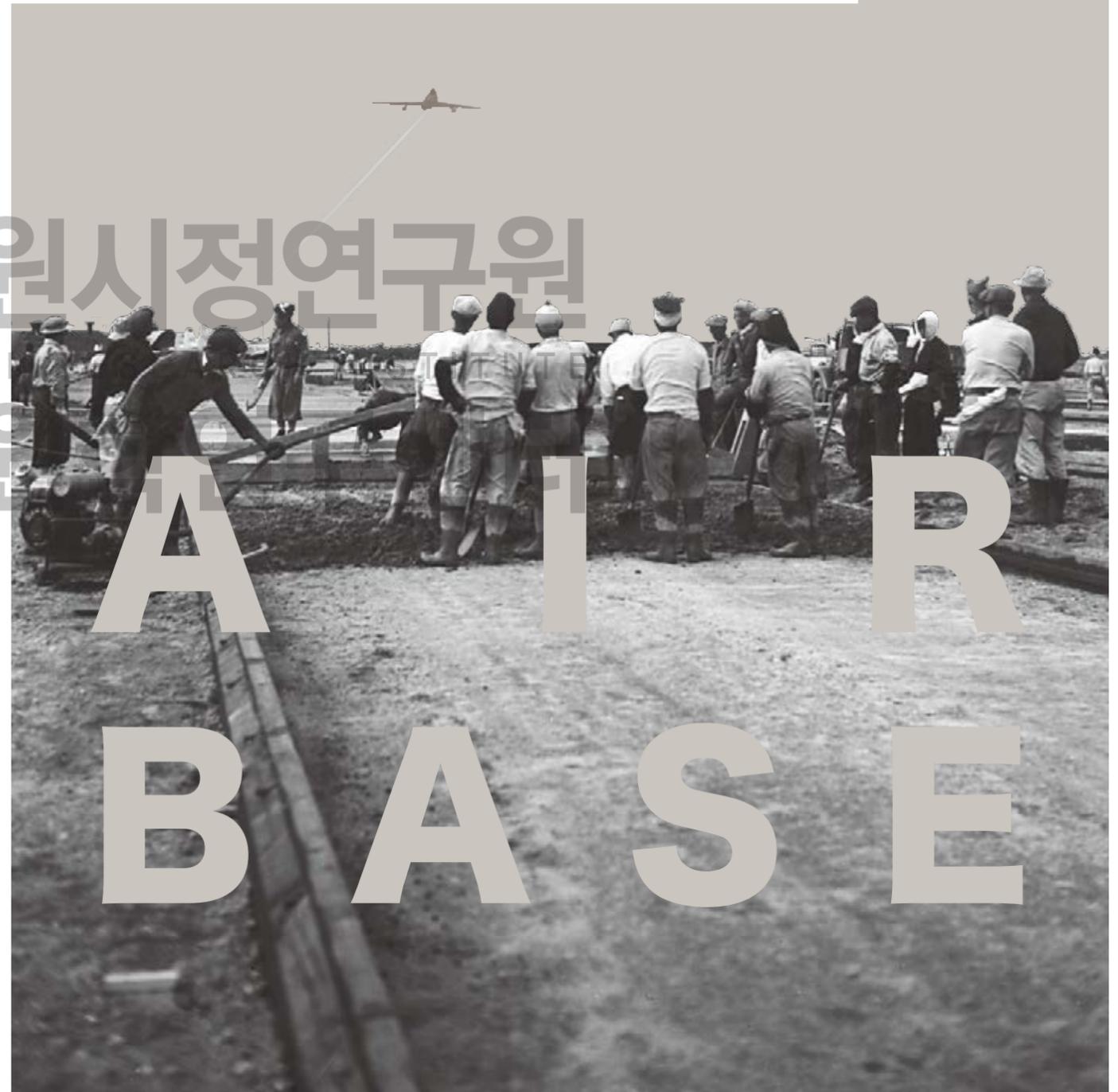
수원비행장

# SRI

수원비행장

공간의 균열과  
그 사이의 삶

수원시정연구원  
SUWON  
수원



# AIR BASE

SRI 수원시정연구원  
수원학연구소

SRI 수원시정연구원  
수원학연구소

# SUWON



수원비행장  
공간의 균열과 그 사이의 삶

SRI 수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

A I R  
B A S E

## 01 끝나지 않은 이륙

004	제1장	한국전쟁과 수원비행장
030	제2장	1950~1970년대 수원비행장과 제10전투비행단
060	제3장	1980~1990년대 수원비행장과 제10전투비행단
084	제4장	2000년대 이후 수원비행장과 제10전투비행단

## 03 수원비행장 주둔 미 공군의 기록

305	제1장	수원비행장 주둔 미 공군 조종사의 한국전쟁 경험
346	제2장	1950년대 미군들이 기록한 수원비행장의 나날들

## 02 수원비행장의 건설과 변천

109	제1장	수원비행장 연구를 시작하며
119	제2장	일제강점기 일제의 수원비행장 건립
157	제3장	미군정기 미군의 수원비행장 접수와 관리
177	제4장	정부 수립 후 한국 공군의 창설과 수원비행장 관리
189	제5장	한국전쟁기 수원비행장의 역할과 위상
213	제6장	휴전 후 수원비행장과 제10전투비행단의 변천
243	제7장	수원비행장, 그때 그 사건
279	제8장	연구 결과 및 향후 과제

## 04 수원비행장, 그 사이의 삶

429	제1장	수원비행장 건설로 잃어버린 삶의 터전
463	제2장	수원비행장 이주민들이 만든 마을, 고색동 새터
489	제3장	수원비행장과 지역사회의 피해
525	제4장	수원 군공항 이전사업을 둘러싼 갈등과 해결방안



# 제1부

## 끝나지 않은 이륙

# SRI

수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

수원학연구센터

- 제1장 한국전쟁과 수원비행장
- 제2장 1950~1970년대 수원비행장과 제10전투비행단
- 제3장 1980~1990년대 수원비행장과 제10전투비행단
- 제4장 2000년대 이후 수원비행장과 제10전투비행단



## 1950

- 06. 26. 미 극동공군사령관과 참모 일행 수원비행장 도착  
한국 조종사 10명, F-51 전투기 인수를 위해 일본 파견(수원에서 미 수송기 이용)
- 06. 27. 공군본부 및 전 공군부대 수원으로 이동  
수원에서 313명의 주한 미국인 일본으로 공수
- 06. 28. 공군본부 대전으로 이동 / 북한공군 YAK기 수원 첫 출현, 공격
- 06. 29. 맥아더 사령관, 수원비행장 방문, 이승만 대통령 만남 이후 극  
동군 전방지휘소 방문 및 한강 전선 사찰  
수원비행장에서 맥아더와 중군기자 마거릿 히긴스 만남
- 06. 30. 미군, 수원비행장 철수
- 07. 04. 수원과 수원비행장이 북한군에 함락
- 07. 10. 유엔공군, 수원비행장 폭격(북한군 사용 저지)
- 07. 25. 북한 항공기, 수원비행장 이동 착륙
- 08. 21. 북한군, 수원비행장 주기장 8개 복구
- 08. 30~31. 유엔군, 수원비행장 공습 실시
- 09. 22. 인천상륙작전 이후 미 제7사단 수색대, 수원비행장 확보
- 09. 24. 공군비행단, 여의도기지로 이동

## 1951

- 01. 07. 중국군, 수원비행장 재함락
- 01. 26. 유엔군, 수원비행장 재탈환
- 01. 28. 미 공군 C-46 수송기, 재탈환 후 첫 화물 하역
- 03. 10. 미 제334요격비행대대 수원 배치
- 03. 12. 이승만 대통령, 충주로 이동하기 위해 수원비행장 방문
- 05. 07. 미 제4요격비행단, 수원비행장 주둔
- 08. 23. 미 공군 제8전투폭격비행단, 수원비행장 주둔
- 10. 01. 미 제51전투요격비행단, 수원비행장 주둔

## 1952

- 06. 수원비행장 활주로 9,000피트로 확대

## 1953

- 여름 활주소에 어레스팅 와이어 설치

# 01

## 한국전쟁과 수원비행장

# SRI

## 수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

## 수원학연구센터



# 국사편찬위원회 국사연구소 국사기록연구센터

001 미 해군 항공모함(USS Antietam호, CV-36) 소속 항공기가 촬영한 수원비행장  
(국사편찬위원회 | NARA 제공)

## 1945년 9월 9일

SF 수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE

002 수원비행장 도착한 맥아더 총사령관(국사편찬위원회 | NARA 제공)  
미 극동군사령부 총사령관 맥아더 장군이 전용기인 바탄(Bataan)기를 타고  
머스탱 전투기 4대의 엄호를 받으며 수원비행장에 도착하였다.

1950년 6월 29일





**003** 수원비행장 활주로에 설치된 방공포(국사편찬위원회 | NARA 제공)  
수원비행장은 일제에 의해 건설된 것인데, 한국전쟁 당시 미군기지로 사용되었다.



**004** 미 공군 C-54 수송기가 수원 비행장에 탄약을 싣고 착륙한 모습  
(국사편찬위원회 | NARA 제공)  
수원비행장은 전쟁초기 군수물자를 수송하는 주요기지였다. 6월 28일 오전 6시에는 일본 다치카와(立川) 비행장에서 한국군에 지원할 105mm 곡사포 포탄을 싣은 C-54 수송기가 출발하였다. 이날 하루 동안 수원비행장으로 총 119톤의 각종 탄약이 도착하였다.

1950년 6월 29일



005 파손된 수원비행장 활주로 평탄화 작업(수원박물관 제공)



006 수원비행장에서 탄약 및 보급물자를 실은 미군의 수송기를 기다리는 한국군(국사편찬위원회 | NARA 제공)

1950년 6월 29일



수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학역크센터

007 수원비행장에 막 착륙한 C-54 수송기(국사편찬위원회 | NARA 제공)  
금요일 오후 수원비행장에 착륙한 C-54 수송기 옆에 짐을 내리기 위한 한국군 트럭이 있다.

008 수원비행장에서 이륙하지 못하는 수송기들(국사편찬위원회 | NARA 제공)  
지속적인 포격으로 미 공군 C-54, C-47, C-46 수송기가 이륙하지 못하였다. 시멘트 활주로 바닥에 탄흔이 보인다.

1950년 6월 29일



009 수원 공군기지로 귀환한 미 공군 전투기(더글라스 프라이어스 제공)

010 군용 비행기에서 탄약상자를 내리는 한국인 노무자(수원박물관 제공)

SRI 수원시청연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

1950년 12월



**011** 한국전쟁 외신 보도에 실린 수원비행장(DMZ박물관 제공)  
 공산군의 손아귀에서 벗어난 지 1시간이 지나지 않아 수원비행장 활주로의 가동이 재개되었다.  
 미 공군의 C-54 전투기는 총탄이 퍼붓고 있는 전장에 생필품을 보급하기 시작하였다.

1951년 2월 6일



**012** 수원비행장에서 점심식사를 하는 한국인 노동자들(국사편찬위원회 | NARA 제공)  
 한국전쟁 중 수원비행장은 복구와 확장을 병행하였다.  
 1952년 6월까지 수원비행장의 활주로의 길이는 9,000피트로 확대되고 아스팔트로 포장되었다.

1951년 2월 14일



013 수원 공군기지(국사편찬위원회 | NARA 제공)



014 수원 공군기지의 위장된 F-86 전투기(국사편찬위원회 | NARA 제공)

SRIC 수원시립연구소  
수원학연구소

1951년 9월



015 수원 공군기지 조감사진(국사편찬위원회 | NARA 제공)

1951년 12월



수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

1953년 5월 19일



# 02

## 1950~1970년대 수원비행장과 제10전투비행단

# SRI

### 수원시정연구원 SUWON RESEARCH INSTITUTE 수원학연구센터



1954

09. 01.  
10. 26.  
11. 28.

미 5공군 한국에서 철수  
(오산에서 일본으로 사령부가 이동하고, 오산에는 전진사령부 설치)  
제10전투비행단 수원비행장 주둔 완료(강릉→수원 이동)  
한국 공군, 미 공군으로부터 수원비행장 인수

1955

06. 20.  
08. 15.  
08. 17.

F-86F 5대 도입(수원비행장에서 인수식 개최)  
제10전투비행단 예하 강릉기지대 해편  
T-33 10대 1차 도입(수원비행장에서 이승만 대통령 참석하에 인수식 개최)

1956

04. 01.

수원비행장 제트 기지화 완성

1957

06. 29.  
07. 01.  
07. 05.  
09. 10.

F-51 전투기 퇴역  
제10전투비행단 예하에 제10훈련비행전대 창설  
T-33 제트기 추가 인수식(이승만 대통령, 제10전투비행단장에게 비행단 단기 수여)  
F-86 전투기 고등비행훈련을 위해 수원비행장에 제105고등훈련비행전대 창설

1958

12. 09.

수원비행장 활주로 준공

1960

02. 10.  
11. 14.

F-80D 전천후 요격기 2대 첫 도입  
F-86D 인수식(윤보선 대통령 참석)

1961

12.08.  
07.23.

제2차 F-86D 요격기 인수 및 109비행전대 창설  
박정희 국가재건최고회의 의장 수원비행장 방문

1963

영화 '빨간 마후라' 촬영

1965

04. 30.  
11. 10.

F-5A/B 전투기 도입(수원비행장에서 박정희 대통령 참석하에 인수식 참석)  
남베트남 까오 끼 수상 수원비행장 방문

1970

07. 07.

경부고속도로에 비상활주로 준공

1972

11. 22.

수원비행장 주둔 미 제8전폭비행단과 제51전투비행단 철수

1973

01. 30.  
02. 07.  
03. 14.

주월한국군 철군 선발대 수원비행장 도착  
제9사단(백마부대) 1진 수원비행장 도착(김종필 총리 참석)  
주월한국군 마지막 철군 병력 수원비행장 도착(박정희 대통령 참석)

1974

08. 27.  
12. 23.

F-5E 전투기 도입  
박정희 대통령, 수원비행장 시찰

1975

12. 12.

방위성금 헌납기(F-4D) 헌납식(수원비행장)

1977

06.10.

F-5F 전투기 도입

1976

01.31.

박정희 대통령, 수원비행장 시찰

| 1950~1960년대 공군 제10전투비행단의 전투기 인수 |



017 1955년 6월 20일 F-86F 출격(제10전투비행단 제공)

018 1955년 6월 20일 F-86F 출격(제10전투비행단 제공)



SRI

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

019-021 1955년 6월 20일 F-86F 이륙  
(제10전투비행단 제공)

022-023 1955년 6월 20일 F-86F 비행(제10전투비행단 제공)

SRI

수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

수원학연구센터



025 1961년 12월 8일 F-86D 전천후 요격기 2차 인수식(제10전투비행단 제공)  
1961년 7월 1일 제10전투비행단에서는 제109요격전투비행대대가 창설되었으며 약 6개월간의 항공기 도입 기간을 거쳐 1961년 12월 8일 19대의 F-86D의 인수식이 거행되었다.  
이후 약 7개월의 작전가능 훈련기간을 거쳐 1962년 7월 1일부로 작전가능 부대가 되었다.



SRI 수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터



026 1963년 F-5A 비행을 위해 새롭게 정비된 수원비행장 활주로(제10전투비행단 제공)



027 1964년 8월 수원비행장 활주로(경기도청 제공)



028 1965년 4월 30일 F-5A 인수식이 개최된 수원비행장(제10전투비행단 제공)

SRI  
SRI RESEARCH INSTITUTE  
수원항공우주센터

# | 1950~1960년대 공군 제10전투비행단을 찾은 인사들 |



029-030 1961년 7월 24일 박정희 국가재건최고회의 의장 제10전투비행단 방문(T-33 탑승)



031-032 1963년 1월 18일 박정희 국가재건최고회의 의장 제10전투비행단 방문



033 1963년 1월 18일 박정희 국가재건최고회의 의장 제10전투비행단 방문



034 1968년 12월 5일 신갈비상활주로 준공(박정희대통령 내외 참석)



035 1966년 11월 10일 쿠엔 카오 키 베트남 수상 체험비행(제10전투비행단 제공)

수원시연구개발원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터



036 1966년 2월 17일 김종필 공화당 의원 F-5B 체험비행(제10전투비행단 제공)



037 1968년 2월 28일 미 태평양공군 부사령관 일행 방문(제10전투비행단 제공)



038-039 1968년 2월 28일 미 태평양공군 부사령관 일행 방문(제10전투비행단 제공)

**| 1960년대 공군  
제10전투비행단 조종사 |**



040-041 1960년 8월 26일 제10전투비행단  
공본 중합검열(제10전투비행단 제공)



042-043 1968년 2월 24일 생환교육을  
받고 있는 제10전투비행단  
조종사들(제10전투비행단 제공)



SRI 수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원시정연구원

044 1969년 곡예비행팀 블랙이글스(제10전투비행단 제공)

| 1960년대 공군 제10전투비행단의 특별행사 |



045 1963년 공군 제10전투비행단 창립기념(국가기록원 제공)



046 1964년 8월 경기도지사 방문(경기도청 제공)

소위사천연구원  
소위학연  
구센터  
H INSTITUTE



047 1968년 10월 11일 제10전투비행단 제5회 종합체육대회(홍인선 제공)



048-049 1968년 10월 11일 제10전투비행단 제5회 종합체육대회(홍인선 제공)

050 1973년 2월 23일 수원비행장에서 개최된 파월개선장병 환영식(경기도청 제공)

1973년 2월 23일 오후 3시 30분 베트남에서 마지막으로 철수하는 주월 한국군 백마부대 장병들이 미 공군 수송기편으로 수원 공군기지에 도착하였다. 부대장 김영선 소장의 인솔로 개선한 장병들은 김종필 국무총리, 유재홍 국방장관, 노재현 육군참모총장을 비롯, 각 군 수외부와 환영 시민들이 지켜보는 가운데 트랩을 내려 파월 8년 만에 고국 땅을 밟았다.

# SRI

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터





051-052 1973년 2월 23일 수원비행장으로 도착한 베트남 파병 귀환장병(경기도청 제공)



053 귀국한 베트남 파병 귀환장병을 환영하는 연예인(경기도청 제공)

수원시정인추진  
 SUWON RESEARCH INSTITUTE  
 수원학연구센터



054 귀국한 베트남 파병 귀환장병을 환영하는 정치인(경기도청 제공)



055 수원비행장에서 개최된 파월개선장병 환영식(경기도청 제공)



056-057 수원비행장에서 개최된 파월개선장병 환영식(경기도청 제공)



058 베트남 파병 귀환장병을 환영하는 김종필(경기도청 제공)



059 베트남 참전 유공자(경기도청 제공)



060 1973년 2월 23일 수원비행장에서 개최된 파월개선헌장병 환영식에 참석한 수원여고 학생들(경기도청 제공)



061-062 1974년 동별 풀베기 대회가 개최된 수원비행장(수원박물관 제공)



063 1974년 수원비행장에서 풀베기를 하고 있는 수원 주민들(수원박물관 제공)



1980

10. 20.

전두환 대통령, 수원비행장 방문

1982

09. 09.  
10. 01.  
06. 09.

F-5F(제공호) 국내 생산 1호기 출고 기념식(김해기지)  
미 공군 제25전투비행대대 수원비행장 전개(A-10기 운용)  
자이르공화국 대통령, 수원비행장 방문

1983

02. 25.  
09. 11.

북한 공군 조종사 이웅평 귀순(수원비행장)  
수원비행장 비상활주로 지정(국도 6호선)  
요르단 후세인 국왕, 수원비행장 방문

1986

02. 21.

중국 공군조종사 진보충 망명(수원비행장)

1985

04. 21.

전두환 대통령, 수원비행장 방문

1988

06. 22.  
11. 01.

노태우 대통령, 수원비행장 방문  
제88방공포병전대 창설 및 헌판식

1990

05. 01.  
08. 08.  
09. 20.

제131전술정찰비행대대 RF-4C 수원기지 복귀  
제39비행전대 창설식  
미 공군 제25전투비행대대 수원에서 오산기지로 이동

1991

06. 28.

제88방공포병전대 해편식

1996

05. 23.

북한 공군조종사 이철수 귀순  
(수원비행장)

SRI

수원시정연구원

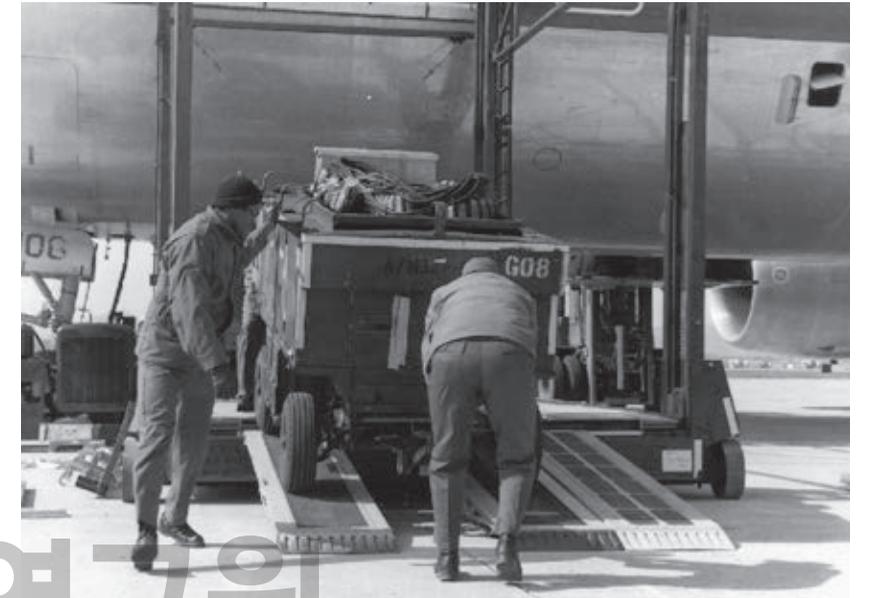
SUWON RESEARCH INSTITUTE

수원학연구센터

03

1980~1990년대  
수원비행장과  
제10전투비행단

| 1980~1990년대 부대 재편 |



064-066 1983년 미군 전개(재배치) 준비 및 물자 수송(제10전투비행단 제공)



067-068 1983년 미군 전개 환영식(제10전투비행단 제공)



069-070 1989년 12월 11일 제39전대 대구기지 전개(제10전투비행단 제공)

SR  
수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원과학연구소



071 1988년 11월 1일 제88방공포병전대 창설 및 현판식(제10전투비행단 제공)



073 1991년 6월 28일 제88방공포병전대 해편식(제10전투비행단 제공)



072 1990년 5월 1일 제131전술정찰비행대 RF-4C 수원기지 복귀(제10전투비행단 제공)



074 1990년 8월 8일 제39비행전대 창설식(제10전투비행단 제공)

SRI  
수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구소

# | 1980~1990년대 무사고 비행 및 우수 부대 시상 |



- 075 076 075 1982년 10월 22일 제201전투비행대대 1만 8,000시간 무사고 비행안전 시상식(제10전투비행단 제공)
- 076 1982년 12월 6일 제10전투비행단 2만 5,000시간 완전무결 시상식(제10전투비행단 제공)
- 077 078 077 1983년 11월 22일 제101전투비행대대 4만 시간 무사고 비행안전 시상식(제10전투비행단 제공)
- 078 1984년 4월 10일 최우수 안전부대 시상식(제10전투비행단 제공)

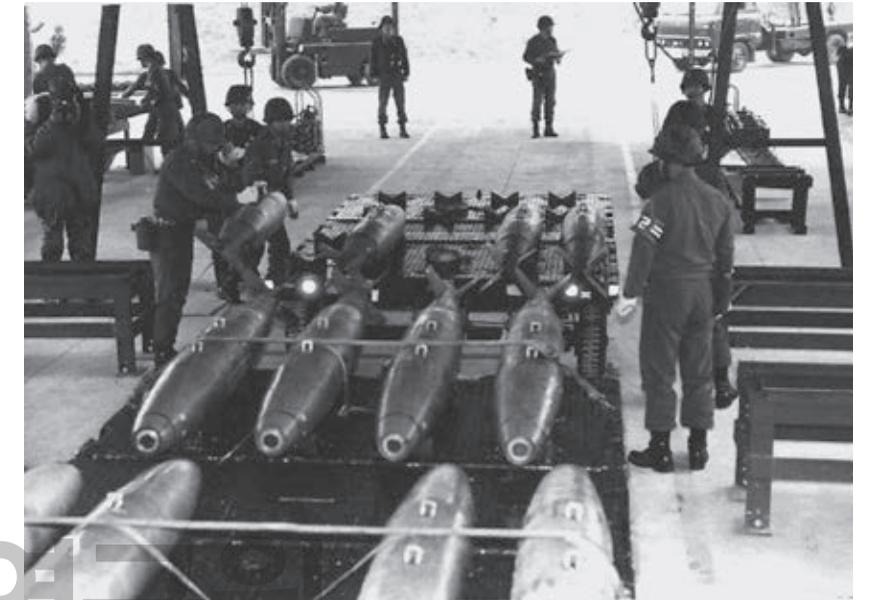
- 079 080 079 1987년 12월 15일 작사 승공작전 종합 우수부대 및 개인 시상(제10전투비행단 제공)
- 080 1989년 4월 14일 제207전투비행대대 1만 시간 무사고 비행안전 시상식(제10전투비행단 제공)
- 081 1991년 11월 1일 제201대대 6만 시간 무사고 기념식(제10전투비행단 제공)
- 082 1994년 2월 21일 제10전투비행단 9만 시간 무사고 비행기록 수립(제10전투비행단 제공)

수원시립박물관  
SUWON RESERVE  
수원역안주센터

| 1990년대 훈련 및 구조작전 |



083 1989년 8월 21일 소방훈련(제10전투비행단 제공)



084-085 1990년 3월 14일 대량무장조립 장착훈련(제10전투비행단 제공)



086 1990년 9월 13일 수재민 구조작전(제10전투비행단 제공)



087 1994년 4월 14일 비상급식 훈련(제10전투비행단 제공)



088 1994년 8월 24일 공군과 육군 합동 피해복구 훈련(제10전투비행단 제공)



| 1980~1990년대 귀순 조종사 |



092 1983년 2월 25일 북한 이용평 대위 귀순(제10전투비행단 제공)



093 1986년 2월 21일 중국 조종사 진보 망명(제10전투비행단 제공)



094 1996년 5월 23일 북한 이철수 대위 귀순(제10전투비행단 제공)

| 1980~1990년대 군 시설 공사와 신축 |



095 1990년 4월 9일 야대 HUSH HOUSE 공사(제10전투비행단 제공)



096 1993년 4월 20일 화성복지회관 개관식(제10전투비행단 제공)



097-098 1998년 1월 17일 신축 격납고 입주식(제10전투비행단 제공)



SRI

수원시성연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원광역시청



튼튼하고  
오래가는 가구  
연패니가

대한항공



수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터



2001

04. 03.

제10전투비행단 정문 개선사업으로 수원화성을 형상화한 정문 설치

2003

02. 15.

제10전투비행단 창설 50주년 기념식

2008

04. 01.

제201대대 1만 시간 무사고 비행기록 수립

2009

12. 18.

하늘마루 개관식

2011

09. 02.

비상활주로 이전 및 신설 합의(경기도, 수원시, 화성시, 공군본부)

2013

06. 11.

수원비행장 비상활주로 이전 가공식

2014

10. 09. ~ 12.

경기 항공전 수원비행장에서 개최

2022

04. 04.

김진표 국회의원, 수원비행장 내 보관하던 열화우라늄탄 110여만 발이 미 7공군에 인계되었다고 발표

2024

11. 26.

수원 공군기지 주둔 70주년 기념 시민과 함께하는 부대개방 행사

04

2000년대 이후  
수원비행장과  
제10전투비행단

SRI

수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

수원학연구센터



101 2000년 1월 11일  
새천년 맞이 기념촬영  
(제10전투비행단 제공)



102 2001년 4월 3일 수원비행장 정문 조형물 제막식(수원시 포토뱅크 제공)

수원시정연주년  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터



103 2003년 2월 15일 제10전투비행단 창설 50주년 기념식(제10전투비행단 제공)



104 2008년 4월 1일 제201대대 1만 시간 무사고 비행기록 수립(제10전투비행단 제공)



105 2011년 2월 24일 제201대대 2만 시간 무사고 비행기록 수립(제10전투비행단 제공)



106 2011년 6월 3일 F-5 항공기 1,500대 출고 기록 달성(제10전투비행단 제공)

SR I  
 수원시정연구원  
 SUWON RESEARCH INSTITUTE  
 수원학연구센터



107 2011년 2월 24일 제201대대 2만 시간 무사고 비행기록 수립(제10전투비행단 제공)



108 2009년 8월 18일 한미 우정비행(제10전투비행단 제공)

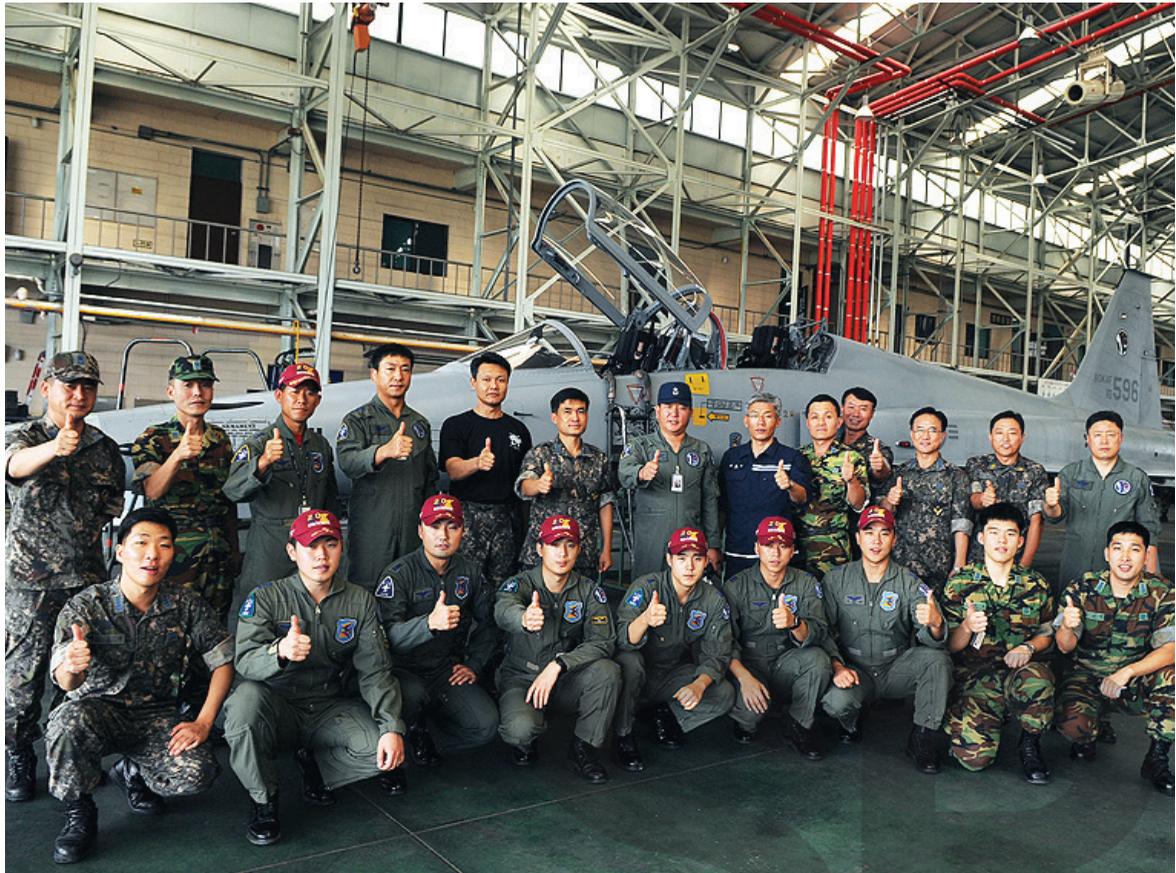
109 2009년 8월 18일 한미 우정비행(제10전투비행단 제공)



110 2009년 12월 18일 하늘마루 개관식(제10전투비행단 제공)



111 2013년 6월 11일 비상활주로 이전 기공식(제10전투비행단 제공)  
1번 국도에 지정되었던 비상활주로는 2013년 12월 말 해체되고 새로운 비상활주로는 수원비행장 내 신설되었다.



112 2012년 8월 27일 F-5 개량형 사출좌석 1호기 출고 행사(제10전투비행단 제공)



113-114 2013년 2월 6일 제설작업(제10전투비행단 제공)

수원시정연구원  
 SUWON CITY POLICY RESEARCH INSTITUTE  
 수원시정책연구센터



115 2013년 3월 20일 귀순항공기 유도훈련(제10전투비행단 제공)



116 2013년 5월 22일 작전준비태세검열(제10전투비행단 제공)



수원연구소  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원화연코센터



118-119 2012년 4월 28일 수원하늘사랑축제(수원시 포토뱅크 제공)



120 2024년 11월 26일 수원 공군기지 주둔 70주년 기념 시민과 함께하는 부대개방 행사(수원시 포토뱅크 제공)



SRI

수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

수원학연구센터

# 제2부

## 수원비행장의 건설과 변천

# SRI

수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

수원학연구센터

- 제1장 수원비행장 연구를 시작하며
- 제2장 일제강점기 일제의 수원비행장 건립
- 제3장 미군정기 미군의 수원비행장 접수와 관리
- 제4장 정부 수립 후 한국 공군의 창설과 수원비행장 관리
- 제5장 한국전쟁기 수원비행장의 역할과 위상
- 제6장 휴전 후 수원비행장과 제10전투비행단의 변천
- 제7장 수원비행장, 그때 그 사건
- 제8장 연구 결과 및 향후 과제

001

수원비행장 연구를 시작하며



SRI



# 수원시정연구원

## 1. 비행기의 발명과 비행장 건설

SUWON RESEARCH CENTER

수원학연구원센터

하늘을 날고자 했던 인류의 소망은 1903년 라이트 형제가 비행기를 발명하면서 실현되었다. 이후 비행기는 시간적, 지리적 거리를 극복하는 새로운 교통수단으로서 인류의 생활에 막대한 영향을 미치게 되었다. 비행기의 출현이 가져온 인류 생활의 변화 속에서 전쟁도 예외는 아니었다. 상대보다 빠르고, 높고, 신속한 공격을 가능하게 하는 비행기의 등장은 전쟁에서 빼놓을 수 없는 중요한 수단이 되었다. 그 결과 육군과 해군에 속해 있던 '하늘을 나는 부대'는 제2차 세계대전을 거치면서 공군(空軍, Air Force)으로 새롭게 독립해 오늘날 육·해·공군의 3군 체제가 만들어지는 변화를 가져왔다.

한반도에 비행기가 처음 등장한 것은 시기적으로 일제강점기와 맞물려 있다. 이 시기는 비행기가 발명되고 상업적·군사적 용도로 본격화되던 때였다. 그리고 이 과정에서 항공기 운영을 위한 비행장 건설도 함께 이루어졌다. 그 결과 일제강점기 한반도에는 여의도, 김포, 대구, 진해, 평택 등 40여 개의 지역에 비행장이 건설되었다. 일제가 비행장을 건설한 지역 중 한 곳이 수원이었다. 일제는 1944년 군사적 목적에서 수원비행장 건설을 시작했는데, 태평양전쟁이 막바지로 치닫고 일제의 강점도 끝나 가던 무렵이었다. 모든 것이 완성된 상태가 아니라 건설 중인 상태로 광복



1950년대 수원비행장 상공을 날던 전투비행기(Wyndham Clarke 제공)

을 맞이했지만, 수원비행장은 일본의 전투기가 이착륙하는 군 비행장의 역할을 하고 있었다.

1945년 일본의 패망과 미군의 진주 그리고 1948년 한국 정부의 수립과 1950년 한국 전쟁의 발발 등 짧은 기간 동안 일어난 역사적 변화 속에서 수원비행장은 부침을 겪기도 했지만, 비행장 기능은 유지되었다. 그리고 1954년 한국 공군의 제10전투비행단이 주둔하면서 현재에 이르고 있다. 이 점에서 수원비행장의 지난 80년 역사는 대한민국 근현대사의 한 부분이었던 셈이다.

## 2. 수원비행장 역사 연구의 의미

그동안 수원비행장에 관한 연구는 충분하지 못하였다. 한국전쟁사에서 공군작전 일부로 다루어지거나, 1954년부터 주둔하고 있는 공군 제10전투비행단의 '부대사(部隊史)'에 단편적 수준으로 포함되는 정도였다. 그러나 일제강점기부터 현재까지 이어진 80년 가까운 시간과 비행장이라는 공간적 의미를 포괄하는 연구는 이루어지지

못하였다. 특히 일본의 비행장 건설 배경과 과정, 1945년 광복 이후부터 한국전쟁 발발 이전까지의 기간 그리고 현재의 제10전투비행단이 주둔하기 이전 기간의 비행장 관리와 운영에 관해서는 여전히 연구의 공백으로 남아 있었다.

수원비행장에 관한 연구가 필요한 이유는 여러 가지가 있겠지만, 다음의 두 가지 측면에서 제기될 수 있을 것이다. 먼저, 수원비행장이 한국의 근·현대사와 함께했다는 점이다. 비행기는 20세기 들어서면서 등장한 과학 기술의 산물이었다. 비행기가 발명되고 군사 및 민간 분야에서 활발하게 이용되면서 장소적 의미의 비행장이 필연적으로 등장하였다. 수원비행장은 일제강점기가 끝나 가던 1944년 건설을 시작해 2022년 현재까지 본래의 기능을 유지하고 있는 군사시설이다. 시간상으로 일제강점기에 건설을 시작해 광복과 미군정기 그리고 대한민국 정부 수립과 한국전쟁을 거쳐 현재에 이르기까지의 시간이 수원비행장 역사에 고스란히 담겨 있다.

지난 80년의 세월 동안 비행장은 수원시민과 함께하며 수원 지역사와 한반도 군사 역사의 일부로 기능하였다. 또한, 주둔 부대와 운용되던 항공기 그리고 주된 작전의 목적 등은 변화하였지만, 군사 작전용이라는 건설 당시의 목적은 현재까지도 그대로 이어지고 있다. 나아가 그동안 수원비행장은 한국전쟁뿐만 아니라 베트남전쟁 철군 부대의 입국 장소, 북한 전투기의 귀순 장소, 국내의 주요 귀빈들의 방문 장소 그리고 대한민국 공군의 주요 군사기지 중 하나로 존재해 왔다. 이런 점은 수원비행장이 단순히 군사기지의 차원이 아닌 한국의 근·현대사와 함께했음을 잘 보여준다고 할 수 있을 것이다.

다음으로, 수원비행장의 역사적·지역적 중요성에도 불구하고 기존 연구가 부재하다는 점에서 이유를 찾을 수 있다. 그동안 수원비행장에 관한 연구는 거의 이루어지지 못하였다. 이것은 비행장이 군사시설이라는 점에서 보안 등 여러 요소가 학문적 연구를 제약하는 측면이 있었기 때문이었다. 이런 점에서 수원비행장에 대한 학문적, 역사적 측면의 연구 자체가 제대로 시도되지 못했다. 다른 한편으로 현재 주둔하고 있는 제10전투비행단에서 부대사를 편찬한 바는 있지만, 단편적이고 내부 활용 목적으로 발간되면서 수원비행장의 전체 기간을 망라하는 연구성과는 나오지 않고 있다.

수원비행장은 건설과 변천 과정을 거치며 수원지역에 많은 영향을 미쳤다. 그러나 이러한 중요 대상에 관한 연구가 부족한 상황에서 더는 연구를 늦춰서는 안 될 것이다. 특히, 비행장 이전에 대한 논의가 제기되는 상황에서 지난 80년의 역사를 정리하고, 보존하는 작업은 비단 수원학(水原學)이라는 지역사적 측면과 아울러 한국 공군사와 비행장을 통해 본 한국 근현대사 측면에서도 중요한 의미가 있다.

SRI

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH CENTER  
수원학연구센터



1970년 10월 수원 공군기지에서 펼쳐진 국군의 날 에어쇼(수원박물관 제공)



2024년 수원 공군기지 주둔 70주년 기념행사 전투기 시범비행(수원시 포토뱅크 제공)

# SRI

## 수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

## 수원학연구센터

이런 점에서 이 연구에서는 지난 80년 동안 한국 근현대사이자 수원시민과 함께 한 수원비행장을 보다 입체적으로 살펴보는 것을 목적으로 한다. 일제강점기 때 건설을 시작해 미군정기, 대한민국 정부 수립기, 한국전쟁기, 한국전쟁 이후부터 현재까지의 과정을 시간과 공간 측면에서 고찰하고 정리하고자 한다. 여기에는 일본이 수원비행장을 건설한 배경과 과정, 광복 이후 비행장 관리, 한국전쟁 당시 비행장의 모습과 역할 그리고 제10전투비행단이 주둔하고 현재까지 유지되기까지의 과정이 포함될 것이다.

이를 시간과 공간 측면으로 나누어 보면, 우선 시간적 측면에서 수원비행장은 일제강점기인 1940년대 건설이 시작되었고, 광복 이후에는 미군정에 의해 관리되었으며, 1948년 정부 수립과 이어진 공군 창설 이후에는 한국 공군의 파견대에 의해 관리되었다. 한국전쟁 발발 이후에는 미 공군을 주축으로 하는 유엔 공군이 주둔하였고, 1954년부터는 한국 공군의 제10전투비행단이 강릉에서 수원으로 이전해 주둔하면서 현재에 이르고 있다.

공간적 측면에서 수원비행장은 1940년대 현재 위치인 수원시 장지동과 화성시 진안동 일대에 건설되기 시작해 현재까지 약 80년 동안 비행장으로의 기능을 유지하고 있다. 그동안 활주로의 증설과 길이의 연장이 이루어지고 비행장의 면적도 확대되는 과정을 거쳤지만, 기능과 위치는 변하지 않고 있다.

이런 점에서 이 과정은 시간적·공간적 측면에서 수원비행장의 건설과 변천 과정을 살펴보고, 현재의 공군 제10전투비행단이 주둔하고 유지되는 과정을 역사적으로 고찰할 것이다. 나아가 수원비행장의 주둔 부대 변천 과정, 수원의 하늘을 날던 항공기 변천 과정, 수원비행장에서 일어났던 근현대사의 주요한 역사적 사건과 사례 등을 망라하는 단행본으로 정리하고자 한다.

이 연구를 통해 수원비행장 건설과 변천의 과정을 규명함으로써 수원학 연구의 기초를 공고히 하고, 향후 이와 관련된 유관 분야 연구에도 유용하게 활용될 수 있을 것이다. 또한, 그동안 수원학과 군 역사에서 미진했던 분야에 관한 연구의 공백도 채워질 것으로 기대된다.

수원비행장에 대한 논의를 시작하기에 앞서 이곳에 대한 명칭을 살펴보고 정리할 필요가 있다. 현재 수원시 권선구 장지동 일대에 있는 비행장은 다양한 이름으로 불려 왔다. 대표적으로 수원비행장을 수원 공군기지, 수원 공군비행장, 제10전투비행단, K-13 등이 그것이다.

비행기가 이·착륙을 한다는 점에서 비행장이라는 명칭은 가장 보편적인 용어라고 할 수 있다. 여기에 지명을 붙인 '수원비행장'이라는 명칭이 가장 일반적이다. 일제가 비행장을 건설한 1944년 당시엔 일본뿐만 아니라 미국, 한국도 공군이 별도로 분리되지 않고, 육군과 해군에 각각 속해 있었기 때문에 '공군비행장'이라고 부르는 명칭은 사용되지 않았다. 그러나 한국전쟁을 거치면서 이곳은 '공군비행장'이라는 이름으로 불리기 시작하였다. 한국의 경우 1949년 공군이 육군에서 분리 독립하면서 공군이 사용하는 비행장이라는 의미로 불리게 된 것이다.

제10전투비행단이라는 명칭은 비행장이라기보다는 대한민국 공군의 한 부대를 일컫는 것이다. 한국전쟁 이후 공군 제10전투비행단이 강릉에서 수원으로 주둔지를 이전해 현재까지 70년 가까이 주둔하면서 자연스럽게 불려 온 것이다. 이 점에서 제10전투비행단은 공군비행장, 수원비행장과 같은 의미로 사용되고 있다고 할 수 있다.

엄밀한 의미에서 수원비행장은 지리적 명칭인 수원과 장소의 용도를 말하는 비행장이 합쳐서 불리게 된 것이지만, 제10전투비행단은 부대 명칭을 부른다는 점에서 차이가 있다고 할 수 있다. K-13은 미국이 한반도의 비행장에 편의적으로 부여한 명칭이다.

따라서 이 연구에서는 수원시 장지동 일대에 존재하는 비행기가 이·착륙하는 장소라는 점에서 수원비행장이라는 명칭을 사용하고자 한다. 이것은 때론 제10전투비행단과 같은 의미로 사용될 수도 있겠지만, 적어도 일제강점기부터 현재까지 장지동 일대의 시설을 포괄하여 부르고 있다는 점에서는 수원이라는 지명과 비행장이라는 용도가 결합된 '수원비행장'이라는 명칭이 가장 적합할 것이라 하겠다.

### 3. 연구 방법

지금까지 수원비행장의 건설과 변천에 관해서는 기존 연구에서 제대로 다루어지지 않았다. 이번 연구는 기존 연구의 공백을 채우기 위한 사실상의 첫 번째 시도로, 지난 80년 가까운 시간 동안 수원비행장의 변화 모습을 일차적 수준이지만 가능한 범위에서 입체적으로 조망하고자 한다.

이를 위해 가능한 범위 내에서 다양한 자료를 수집하고, 새로운 자료의 발굴을 시도하였다. 수집된 자료를 통해 1940년대 수원비행장의 건설과 이후 광복과 미군정기, 대한민국 정부 수립 기간, 한국전쟁 기간, 정전협정 체결 이후 현재까지의 변화를 시간 순으로 정리하였다.

이 연구에서 활용한 자료들은 대체로 문헌 자료를 중심으로 하되, 비행장 지역에 대한 현장 답사, 관계자 증언 청취 및 전문가 자문 등을 통해 수원비행장에 얽힌 80년의 세월을 입체적으로 조명해 보고자 하였다. 주요 연구 방법 및 활용 자료를 소개하면 다음과 같다.

먼저, 문헌자료이다. 문헌자료는 시기적으로 일제강점기부터 현재까지 수원비행장 관련 자료를 수집해 활용하였다. 일제강점기 자료는 일본 아시아역사자료센터(アジア歴史資料センター, Japan Center for Asian Historical Records)서 공개한 방위연구소(防衛研究所) 소장자료를 비롯해 국내 국사편찬위원회, 동북아역사재단, 국방부 군사편찬연구소 등에서 수집 발굴한 일본군 자료를 활용하였다. 광복 이후 자료는 주한 미 군사고문단, 주한미군 정보보고서(G-2), 한국 공군의 역사기록관리단, 국방부 군사편찬연구소, 국가기록원, 국사편찬위원회, 대한뉴스, 각종 언론자료, 미국 국립문서기록관리청(NARA) 자료 등을 대상으로 한다. 이 밖에도 국토지리정보원의 일제강점기부터 현재까지의 비행장 일대 지도, 수원비행장에 대한 범원의 소송자료, 한국학중앙연구원의 현대 한국구술자료관 소장 자료, 기타 수원 지역사회의 자료 등을 활용하였다.

두 번째로 비행장 지역에 대한 현장답사이다. 이번 연구에서는 비행장 주변 지역에 대한 현장답사를 실시하였다. 비행장 주변 지역답사는 비행장을 둘러싼 하천, 산, 시가지 분포, 평야 지대 등을 직접 확인할 수 있는 기회였다. 여기에 수원비행장에 대한 위성사진과 지도는 현장 답사의 내용과 결합하여 이 지역을 이해하는 데 중요한 계기가 되었다. 또는 미 육군의 1945년 광복 직후 제작된 지도도 비행장 현황을 확인할 수 있는 자료였다. 향후에는 제10전투비행단의 협조를 통해 비행장 내부지역에 대한 답사도 이루어질 필요가 있을 것이다.

세 번째로 관계자 증언 청취와 전문가 자문이었다. 이것은 비행장 역사에 대해 잘 알고 있는 지역 주민, 근무자 등의 증언을 청취하였다. 아울러 지금까지 수원지역의 관련 기관에서 채록한 증언 내용을 참고하였다. 청취한 내용은 문헌 자료 등과 교차 분석을 통해 연구의 완성도를 높이는 계기가 되었다. 그리고 일제강점기 항공산업, 조선주둔군, 미국 군사고문단, 한국전쟁 항공 전문가 등 본 연구와 관련한 전문가에

계 연구에 대한 자문 청취를 통해 연구 내용의 완성도를 높이고자 하였다.

이 연구는 이상의 문헌수집 및 분석, 비행장 주변 지역에 대한 현장 답사, 관계자와 전문가 자문 등을 통해 연구의 완성도를 높이고자 하였다. 그리고 이러한 방법들을 통해 1940년대 일본의 수원비행장 건설 배경과 과정을 규명하고, 현재까지 지속한 수원비행장의 80년 역사를 입체적으로 조명할 수 있었다.

## 4. 글의 구성과 내용

제1부는 총 8개 장으로 구성되었으며, 이것은 크게 두 부분으로 나눌 수 있다. 첫째, 수원비행장의 건설과 변천 과정을 5개 시기로 구분하여 제2장부터 제6장에 다루었다. 둘째, 수원비행장 건설 이후부터 현재까지 있었던 주요 역사적 사건과 사례를 제7장에 정리하였다. 제8장에서는 연구를 통해 확인된 주요 성과와 향후 연구과제에 대한 제언을 정리하였다. 각 장의 구체적인 내용을 소개하면 다음과 같다.

제1장은 이 연구의 목적과 방법에 관한 내용이다. 일제강점기 한반도의 비행장 건설과 수원비행장 건설, 수원비행장에 관한 연구의 의의와 이 연구에서 사용하는 비행장에 대한 명칭 그리고 이 연구를 위해 활용한 연구 방법을 소개하였다.

제2장부터 제6장까지는 수원비행장 건설과 변화의 과정을 시기 순으로 살펴보았다. 먼저 제2장은 1940년대 초부터 1945년까지 일제강점기에 해당하는 기간으로 일제는 이 시기에 수원비행장을 건설하였다. 일제는 그 이전부터 한반도에 많은 숫자의 비행장을 건설해 운영하고 있었지만, 1940년대 태평양전쟁이 끝나갈 무렵 수원에도 비행장 건설을 시작하였다. 이 과정에 수원의 여고생을 포함한 많은 수원시민을 비행장 건설에 강제 동원하였다. 당시 활주로는 1개에 불과했지만, 수원비행장에는 일본군 항공부대가 주둔해 비행훈련과 정비 등의 임무를 수행하였고, 항공기도 100여 대 전후로 큰 규모였다. 1단계에서는 이 시기 비행장 건설 배경과 과정, 그리고 당시 주둔했던 일본군 항공부대의 성격과 항공기 등에 대해 살펴보았다.

제3장은 1945년 8월부터 1948년 8월까지 기간이다. 1945년 일본이 패망하고, 남한에 있던 각종 무기와 군용기지가 미군정에 이관되어 관리되던 시기이다. 이 무렵 수원비행장도 미군정에 이관되었다. 또한, 조선총독부의 토지를 포함한 재산관리를 위해 신한공사라는 기구가 설립되었는데, 수원비행장 또한 신한공사의 관리하에 들어가게 되었다. 이 과정에서 비행장은 교도소 수감자들의 노역장으로 이용되고, 옥

수수를 재배하는 농지로도 활용되면서 일시적으로 비행장의 기능은 상실되었다.

제4장은 1948년 8월부터 1950년 6월까지의 기간이다. 1948년 8월 15일 대한민국 정부가 수립된 이후부터 1950년 6월 25일 한국전쟁이 발발하기까지이다. 이 기간에는 1949년 10월 1일 육군으로부터 공군이 독립하면서 수원비행장에 대한 관리를 넘겨받고, 파견대를 배치해 초보적 수준에서 군사기지로 구축해 나갔다. 이후 1950년 6월 한국전쟁이 발발하기 이전까지의 상황을 살펴보았다.

제5장은 1950년부터 1953년까지 한국전쟁 기간이다. 이 시기는 한국전쟁과 수원비행장이 미군을 중심으로 한 유엔공군의 전방 작전기지로 사용되던 시기이다. 한국전쟁으로 수원비행장이 북한군의 수중에 들어가지만 이후 유엔군의 반격으로 미공군이 주둔하면서 전쟁기간 중요한 비행장으로 활용되었다. 전쟁 발발 직후 일본에 있던 미 극동군사령관 맥아더가 수원비행장을 통해 방한하였고, 전쟁 기간에는 미 제5공군 산하의 제51전투비행단 등이 주둔하였다. 제51비행단은 미 7공군 산하로 지휘 관계가 조정되어 현재도 평택의 오산비행장에 주둔하고 있다.

제6장은 1954년 이후부터 현재까지의 기간이다. 1953년 7월 한국전쟁이 휴전된 이후 강릉에 주둔하던 제10전투비행단이 1954년 10월 수원비행장으로 이전하는 시기이다. 제10전투비행단은 이후 70년 가까운 시간을 수원비행장에 주둔하고 있다.

이후 수원비행장의 역사는 제10전투비행단과 함께 전개되었다.

제7장은 수원비행장에서 있었던 주요한 사건과 사례를 살펴보았다. 수원비행장은 지난 80년 동안 많은 역사적 사건을 간직하고 있다. 역사적 측면에서 수원비행장은 일제강점기, 미군정기, 한국전쟁과 한국 공군 주둔을 거치며 여러 사건들이 일어났던 곳이다. 대표적으로 남북한의 군사적 대립, 베트남 파병 한국군의 철군 장소, 서울과 가까운 지리적 위치로 인해 외국 귀빈들의 방한 때 공군을 대표해 방문하는 장소 등으로 활용되었다. 1940년 초부터 현재까지 수원과 함께한 수원비행장의 역사를 정리해 수록하는 것은 수원의 역사이자 공군의 역사로서 의미가 있을 것이다.

제8장은 이 연구의 주요 성과와 향후 연구과제에 대한 부분이다. 제8장에서는 이번 연구를 통해 확인된 주요 성과를 소개하고, 미진한 부분에 대해서는 향후 연구과제로 제시하였다. 특히 80년 가까운 수원비행장의 역사를 통시적 차원에서 단행본으로 엮음으로 인해 부족했던 부분에 대해 각 사항에 대한 미시적 차원의 연구가 진행되어야 함을 밝히고자 하였다.



SRI

## 수원시정연구원

SUWON RESEARCH CENTER

## 수원학연구원센터

## 1. 일제의 한반도 비행장 건설

일제강점기 한반도에는 40여 개의 비행장이 건설되었다. 일제가 건설한 비행장은 대부분 일본 육군과 해군의 비행장이었고, 민간비행장과 곳곳에 만들어진 항공기 불시착륙장(不時着陸場)과 남해안 지역의 수상기 기지까지 포함하면 그 규모는 50여 개 이상에 달하였다.<sup>1</sup>

일제가 한반도에서 가장 먼저 건설한 비행장은 여의도 비행기 착륙장이었다. 1916년 3월 일본 육군은 여의도에 비행기 착륙장을 건설했는데, 이것이 국내 최초의 비행장이었다. 이후 1929년 4월 1일 일본 도쿄와 중국 다롄(大連) 간 항로가 개설되면서 여의도는 중간기착지로 활용되었다.<sup>2</sup> 이어서 대구, 평양, 신의주, 청진, 함흥, 울산 등 한반도 전역에 여러 개의 비행장이 건설되었다. 여의도비행장 건설 이후 1930년대 들어서면서 비행장 건설은 활기를 띠기 시작하였다. 1930년 울산비행장, 1937년 대구비행장이 만들어졌고, 1939년에는 동양에서 가장 큰 비행장으로 김포비행장 건설이 시작되어 1944년 5월 완공되었다.<sup>3</sup> 지방 비행장으로는 김해공항이 1940년 일본 육군비행장으로 건설되었고, 제주비행장도 1942년 1월 일본 육군비행장으로 개장하였다.<sup>4</sup>



일제강점기 평양육군비행장(국립민속박물관 제공)

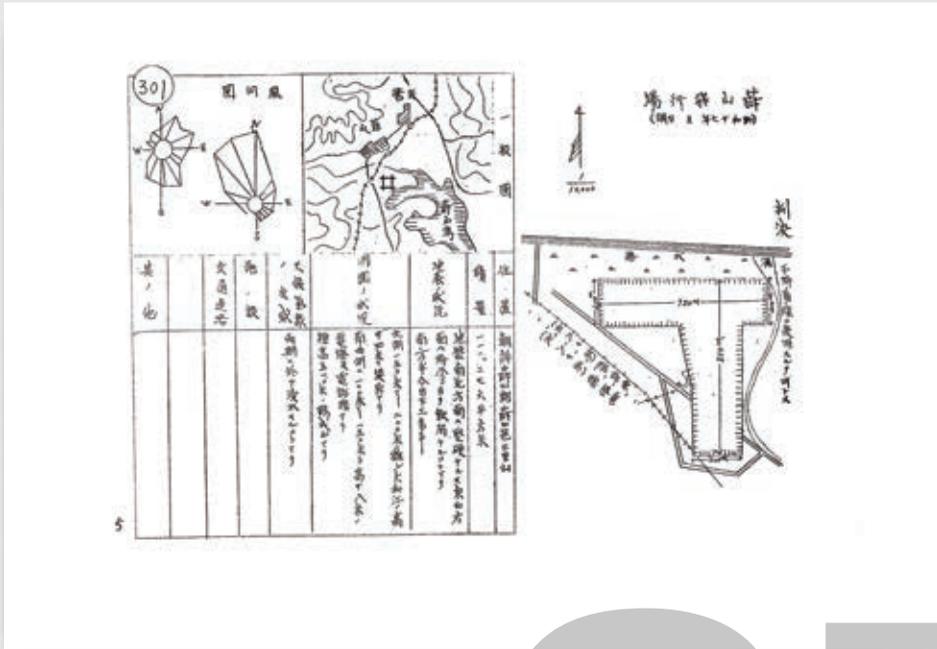
<표 1> 1944년 한반도의 비행장 현황

번호	비행장명	소재지	번호	비행장명	소재지
301	울산비행장	울산군 울산읍 삼산리	315	강포비행장	평산군 금암면 강포리
302	대구비행장	달성군 해언면	316	해주비행장	해주군
303	영천비행장	영천군 금오면	317	평양비행장	평양부
304	광주비행장	광주시	318	온정리비행장	강서군 서화면 운암리
305	군산비행장	군산시 옥서면 선연리	319	신의주비행장	용천군 신의주
306	이리비행장	김제군 용지면 장신리	320	함흥비행장	함주군
307	대전비행장	대전군 유천면	321	연포비행장	함주군 연포면
308	조치원비행장	청주군 강외면	322	의덕비행장	함주군 의덕면
309	오산비행장	수원군 성호면 오산리	323	길주비행장	길주군
310	경성비행장	경성부 여의도정	324	회문비행장	회문동
311	경성신비행장	김포군 양서면	325	청진비행장	청진시
312	춘천비행장	춘천군 신북면	326	회령비행장	회령군 벽성면
313	평강비행장	평강군 석교리	327	아오지비행장	경흥군
314	강릉비행장	강릉군	328	승량비행장	

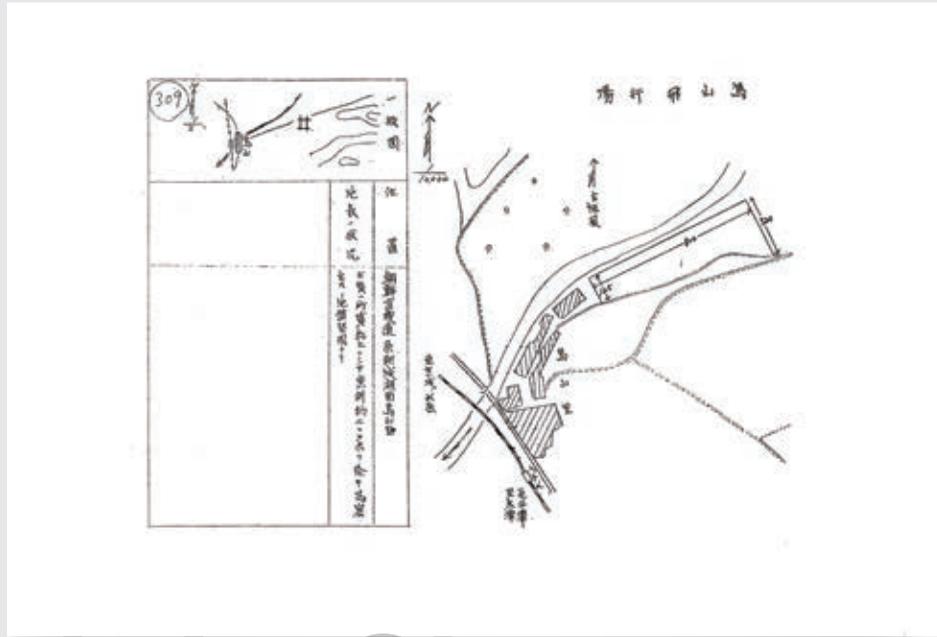
출처 : JACAR, C16120581700.



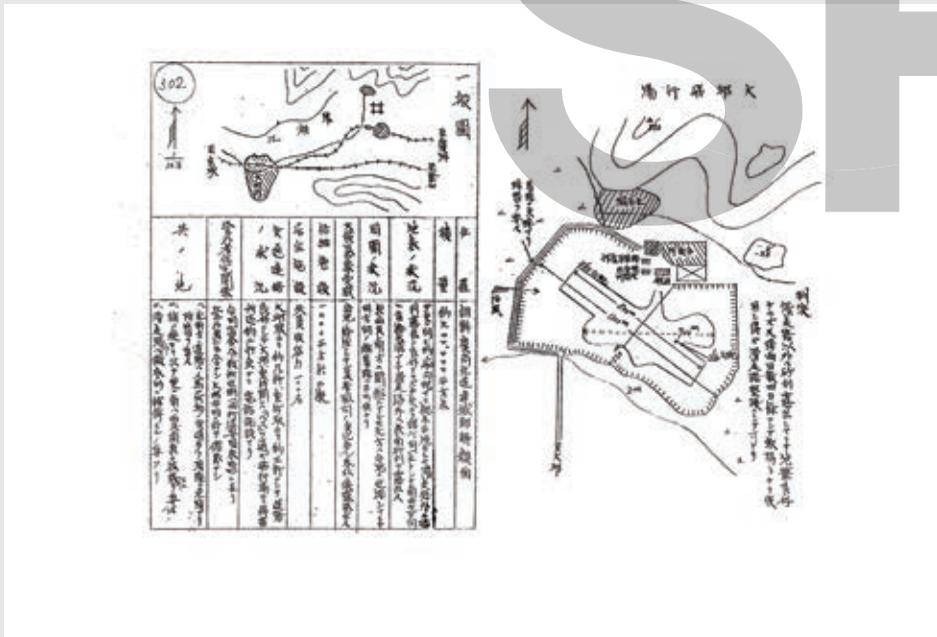
1944년 조선비행장 배치일람도(JACAR, C16120581700 참조)



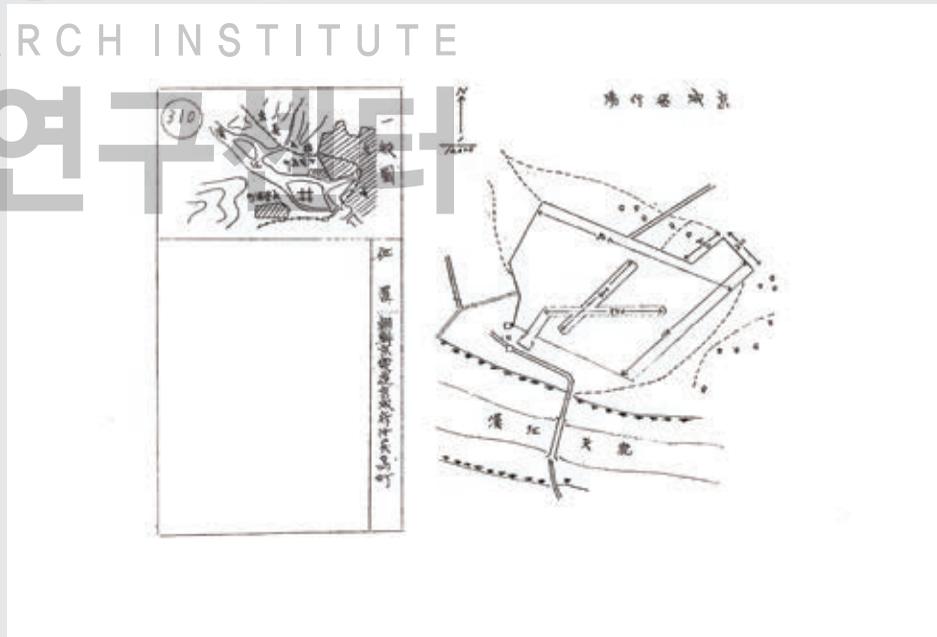
울산비행장



오산비행장



대구비행장



경성비행장

# SRI

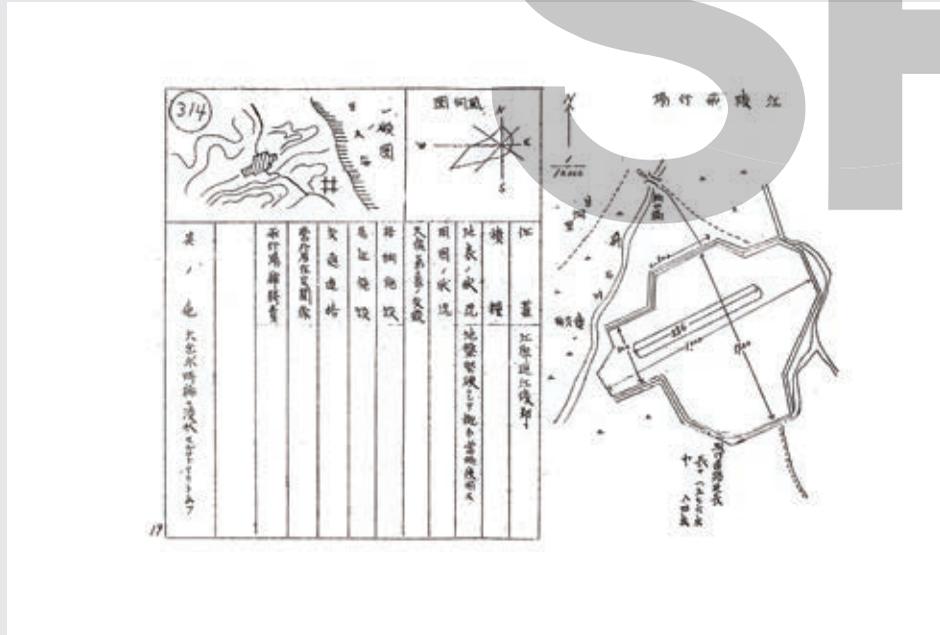
## 수원시장연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

## 수원학연구원



평양비행장



강릉비행장

1944년 기준 일제의 '조선비행장(朝鮮飛行場) 배치일람도(配置一覽圖)'에는 한반도에 28개의 비행장이 확인되는데, 지역별로는 38도선 남측에 12개, 북측에 16개이다.<sup>5</sup> 여기서 남한지역 비행장은 경성, 춘천, 강릉, 오산, 조치원, 군산, 대전, 이리, 광주, 대구, 영천, 울산 등이었다. 기존의 불시착장 중에 일부가 비행장으로 승격되기도 하였다.

1945년 8월 31일 기준 일제가 작성한 비행장 배치도에 따르면 남한 내의 비행장은 모두 22개로 나타난다.<sup>6</sup> 한반도 전체로는 40여 개 이상이었다. 이 자료에는 수원비행장, 제주비행장 등 여러 곳이 새로 추가되었는데 이 비행장들은 1944~1945년 새로 건설된 곳이다.

1916년 처음으로 여의도비행기 착륙장이 건설된 이후 1945년까지 비행장이 대폭 증가하였다. 일제의 비행장 건설은 시기별로 특징을 보였는데, 여의도비행장이 군사적 목적이었다면 울산비행장은 체신국이 처음 건설한 비행장이었다. 대구비행장의 경우는 건립 목적이 공공용(公共用)으로 개설기념 소인(消印)도 제작되었다.<sup>7</sup>

물론 각각의 비행장들은 이러한 용도들이 혼용되어 운용되었다. 일제가 한반도에 많은 수의 비행장을 건설한 배경은 크게 세 가지 측면에서 찾을 수 있다.

첫째, 한반도와 일본 그리고 대륙을 잇는 교통수단으로서의 목적이다. 일제는 일본 본토와 한반도 간에 이동의 편의를 확보하기 위해 비행장이 필요하였다. 이것은 이후 항공 노선이 확대되면서 중국까지 이어졌고, 한반도는 일본-한반도-중국 대륙으로 이어지는 항공로의 중간 경유지 기능을 담당하였다.

둘째, 한반도의 지형적 특성과 낙후된 도로망을 보완하기 위한 수단이었다. 산악 지형이 많은 한반도의 지형적 특성과 도로망이 좋지 않았던 당시 상황에서 항공기는 지리적 제약을 극복하고 인원과 물자를 수송할 수 있는 중요한 수단이었다. 특히 압록강과 두만강의 국경 지역에 주둔하던 일본 육군 부대에 대한 물자 수송에서 도로 교통은 많은 한계가 있었고, 항공편은 이를 보완할 수 있는 유익한 수단이었다.

셋째, 일제의 대륙침략과 태평양전쟁 속에서 한반도를 중심으로 한 공군력 확장 계획과 연관이 있었다. 일제는 미국과 중국의 공습에 대비하기 위해 많은 수의 항공부



1937년 대구비행장 개설기념 소인

# SRI

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH CENTER  
수원학연구원

대를 한반도에 배치하였다.<sup>8</sup> 특히, 1940년대 들어서면서부터는 미군의 일본 본토와 한반도에 대한 공격이 임박해지면서 한반도에 주둔한 일제의 항공력은 대미방어의 역할을 수행하였다. 일제가 제주도 서귀포 지역에 건설한 알뜨르비행장의 경우가 결호작전(7호)으로 불렸던 방어계획을 위해 건설된 대표적인 비행장이었다.

일제가 비행장을 건설한 것에 대해 국내 여론이 부정적인 것만은 아니었다. 일부 지역은 지역 발전을 위한 측면에서 비행장을 유치하고자 했던 곳도 있었다.<sup>9</sup> 그뿐만 아니라 인접 지역에 비행장이 추가 건설되자 자신들의 지역에 피해가 있을 것을 우려하기도 했다. 물론 이것은 군용 비행장이 아닌 민간 공항 건설일 때의 경우가 해당된다.<sup>10</sup>

## 2. 일제의 수원비행장 건설 배경

일제가 수원비행장을 건설하기 시작한 것은 패망하기 직전인 1944년이였다. 일제는 1944년 초부터 현재의 비행장 지역에 대한 측량작업을 시작하였다. 이후 본격적으로 비행장 건설을 추진해 1944년 말에는 부분적으로 사용이 가능해졌다. 그러나 1945년 8월 일제가 패망할 당시에도 비행장 건설은 완료되지 못한 채 광복을 맞았다.

그렇다면 일본은 왜 이 시기에 서울의 남쪽인 수원에 비행장을 건설한 것일까? 일본이 수원에 비행장을 건설한 배경을 정확히 파악할 수 있는 직접적인 자료는 현재까지 확인되지 않았다.<sup>11</sup> 그러나 여러 간접적인 자료를 토대로 1944년 수원에 비행장이 건설되었던 배경을 파악해 보는 것은 가능할 것이다. 이것은 큰 틀 속에서 볼 때 일제가 한반도에 건설한 많은 비행장의 건설 배경과 크게 다르지 않을 것이기 때문이다.

먼저, 일제강점기 일본이 한반도에 비행장을 건설한 이유는 일본 본토와 한반도, 그리고 중국 대륙을 잇는 항공로 개설이 주된 이유였다. 일제는 1931년 만주를 침략하고, 1937년 중일전쟁을 일으키면서 한반도를 일본과 중국 대륙을 연결하는 경유지이자 대륙침략의 후방기지 및 병참기지로 활용하였다. 1938년 11월 20일 일제의 조선군사령부에서 작성한 ‘조선군 제시설 희망 요강의 건(朝鮮軍諸施設希望要綱の件)’에는 중일전쟁 이후 일제가 조선군을 강화하기 위한 다양한 방안이 제시되었는데, 그 핵심은 한반도를 일본 본토와 대륙을 이어 주는 하늘과 육지의 대동맥으로 완성한다는 것이었다. 이를 위해 항공로 시설의 중요성을 강조하였다.<sup>12</sup>



도쿄를 폭격하는 B-29 폭격기

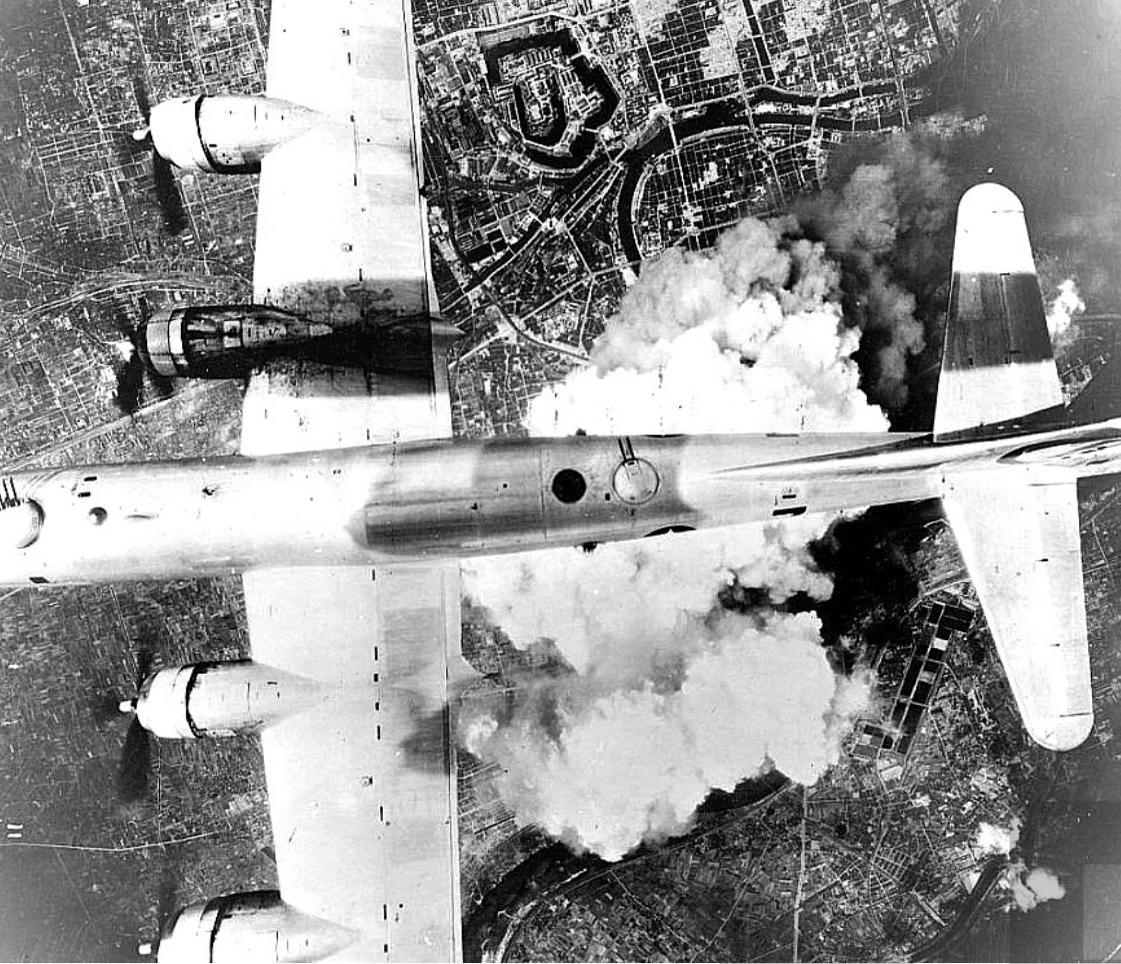
# 수원시정연구원

SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구센터

그러나 이 같은 일본의 구상은 1941년 태평양전쟁 발발과 전세의 악화로 조정을 거치게 된다. 일본은 1941년 12월 7일 미국 하와이의 진주만을 공격하면서 태평양전쟁을 일으켰다. 일본의 계속된 전쟁은 중국과 미국만을 상대하는 것이 아니라 미국을 중심으로 한 연합군의 항전을 불러왔다. 그리고 1942년 6월 태평양의 미드웨이(Midway) 해전에서 일제가 패배하면서 전세는 급속히 악화되었다. 1942년에는 미육군의 돌리틀(James Harold Doolittle) 중령이 지휘하는 B-29 폭격기가 역사상 처음으로 수도 도쿄를 직접 공습하는 사건이 있었고, 이것으로 일본은 큰 충격을 받을 수밖에 없었다. 이러한 상황을 고려해 본다면 일제의 수원비행장 건설은 시기적으로 이전까지 건설된 한반도의 비행장처럼 일본 본토와 한반도 그리고 중국을 잇는 경유지 기능을 찾기에는 한계가 있다.

다음은 일제가 전황의 어려움에 직면하면서 이른바 결호(決號)작전의 일환으로 수원비행장을 건설했을 가능성이 있다. 결호작전은 미군이 일본 본토에 대한 공습과 상륙이 임박해지면서 수립한 대미방어계획이었다. 일본 육군은 1945년 3월 미국의 본토 상륙을 가을쯤으로 예상하고 ‘결호작전준비요강’을 확정해 본토 결전 준비를 개시하였다.<sup>13</sup> 식민지 조선에서의 대미작전은 결7호작전이라 불렀다.<sup>14</sup> 결7호작전은 미군 2~5개 사단 규모가 1945년 8월 이후 제주도나 군산 방면 등지로 상륙할 수 있다고 예상하고 그 지점을 확보해 집중 방어한다는 계획이었다.<sup>15</sup> 그러나 이 또한 수



오사카를 폭격하는 B-29 폭격기

원비행장 건설이 1944년부터 시작된다는 점에서 본격적인 결호작전의 일환으로 이해하기에는 한계가 있다.

일제의 수원비행장 건설이 1944년부터 부지 측량 등의 작업이 시작된다는 점을 고려해 본다면 적어도 1944년 이전 상황을 추가적으로 살펴볼 필요가 있다. 이런 점에서 1943년 대본영(大本營)<sup>16</sup>에서 결정된 사항에 주목할 필요가 있다. 일본의 대본영은 1943년 9월 30일 ‘금후 취해야 할 전쟁지도 대강’ 및 그에 따른 긴급조치를 결정하였다. 새로운 전략방침의 핵심은 ‘절대 국방권’과 항공력 강화로 나타났다. 이것은 동남아시아 등 종래에 확보한 지역을 축소해 시간을 벌고, 이 사이에 항공력의 증강에 온 힘을 기울인다는 구상이었다. 일본이 소위 ‘절대 국방권’을 중심으로 종래 확보했던 지역을 축소시키고, 항공력을 중심으로 한 방위로 돌아서겠다는 것이었다.<sup>17</sup> 1943년 들어서면서 전선에서 패색이 짙어지자 일본은 민수 생산을 줄이는 대신에 항공기와 선박의 군수 생산에 총력을 기울였다. 이를 위해 1943년 9월 상공성과 기

# 수원시정안위원회

## SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구소

획원을 폐지하고 군수성을 새롭게 설치하였다. 1944년 1월에는 항공기 관련 업체 등 150개 사에 대한 제1차 군수회사 지정도 있었다.<sup>18</sup>

이 무렵 이루어지는 수원비행장 건설이 일본의 ‘절대 국방권’과 항공력 강화라는 새로운 전략방침과 무관하지 않음을 의미하는 것이다. 새로운 전략방침이 한반도에도 영향을 미쳤고 수원비행장 건설도 그 연결선에 놓여 있었다고 이해할 수 있는 것이다.

그러나 이러한 계획은 상황이 급속히 악화되면서 이른바 결호작전과 맞물려 나갔던 것으로 보인다. 1944년 6월 16일 미 항공기가 기타큐슈를 공습하였고, 6월과 7월 미군의 사이판과 괌 상륙이 단행되었다. 10월 10일에는 미군 기동부대의 오키나와 공습이 있었고, 11월 19일에는 일본의 가미카제(神風)특공대도 편성되었다.<sup>19</sup> 한반도 해역에도 1944년부터 미군의 잠수함이 수시로 출현하면서 이에 대비하기 위한 해안선의 감시망을 구성하였다. 1945년에는 미군의 오키나와 상륙이 예상되면서 본격적으로 본토 방위를 위한 ‘결호작전’이 하달되었다.<sup>20</sup> 이러한 과정에서 1918년 이후 유지되던 조선 군사령부도 1945년 2월 제17방면군 및 조선군관구사령부로 개편되었다.<sup>21</sup>

결과적으로 일제가 수원비행장을 건설한 것은 당시 전개되는 상황을 고려해 볼 때 대미방어의 목적에서 이루어졌다고 할 수 있다. 1943년 말부터 앞으로의 대미방공(對美防空) 작전을 위해 추가로 군용비행장을 건설하고, 1945년 4월 무렵부터 차례로 중요도가 높은 방면부대 3개 부대를 차출해 서쪽 해안의 중요지역에 옮겨 주둔시켰다. 새로 건설되는 비행장에는 중국 전선에 있던 항공부대들을 한반도로 이전 배치하였다.

이에 대해 한국 공군의 참모총장을 역임한 김창규 장군의 증언은 당시 상황을 이해하는 데 참고가 된다.<sup>22</sup> 김창규는 1942년 일본 육군사관학교를 졸업 후 중국 한커우(韓口)의 항공부대에 배치되었다. 그가 속한 부대는 태평양전쟁이 종전으로 향하면서 한커우에서 상하이로 이전했고, 이후 1945년 1월 난징으로 다시 이동했다고 한다. 이 무렵 미군이 오키나와로 진출할 것으로 예상했기 때문에 중국의 북쪽지역은 일본의 항공부대가 주둔할 가치가 떨어졌기 때문이라고 한다. 앞으로 미군이 일본 본토로 갈지, 아니면 한반도로 올지 예상하고 있는 상황에서 그가 속한 부대는 미군의 한반도 진출에 대비하기 위해 수원비행장으로 이전하게 되었다. 그리고 자신은 본대의 이전에 앞서 1945년 2~3월경 선발대로 수원비행장에 오게 되었다.

이 시기에 김창규의 사례와 같이 중국에 주둔하고 있던 항공부대들과 육군사단이 한반도로 재배치되는 것은 여러 건이 확인된다. 중국에 주둔하던 여러 개의 육군사단들은 제주도를 비롯해 한반도로 이전해 제17방면군을 증강시켰다. 특히 제주도

는 알프르 비행장이 건설되는 등 결호작전의 한 증상에 놓여 있었다. 1945년 5월 하순에는 육군의 작전을 적극적으로 지원하기 위해 제5항공군이 중국으로부터 한반도 경성으로 이전하면서 조선에서 항공부대의 전력을 증강시켰다.<sup>23</sup> 1945년 5월 15일 중국에서 제5항공군이 이전해 오면서 본토 결전에 대비한 본격적인 작전준비가 진행되었다.<sup>24</sup>

이상의 내용을 종합해 보면 1944년 일제의 수원비행장 건설 배경에 대해 두 가지의 잠정적인 결론을 도출할 수 있다. 첫째, 수원비행장 건설은 이전까지 이루어졌던 일본 본토와 한반도 그리고 중국 대륙을 잇는 항공로 건설의 목적과는 다른 측면에서 이루어졌다. 그것은 미드웨이 해전의 패배로 전황이 악화되면서 제기되었던 이른바 ‘절대 국방권’과 항공력 강화라는 새로운 전략방침 속에서 한반도에서의 대미방어 목적이 주된 배경이었다. 수원비행장은 이전과 달리 미국의 공격으로부터 한반도를 방어하기 위해 만든 비행장이었다.

둘째, 수원비행장 건설 중 직면한 전황의 악화는 일제의 결호작전 틀 속에서 더욱 더 분명해졌다. 당시 서울의 여의도와 김포에 비행장이 있었고, 평택에는 해군비행장이 있었지만 서울 남쪽의 가장 가까운 비행장은 수원비행장이 유일하였다. 수원은 일제가 미군의 한반도 상륙이 예상되는 장소로 꼽은 여수·군산과 함께 인천에 가까운 지역이었다. 서울의 경우 여의도비행장에서 경성을 방어하고, 김포비행장과 수원비행장을 통해 서쪽 해안을 방어한다는 계획이었을 것으로 추정된다.<sup>25</sup> 1945년 3월 이후 결호작전이 일본 본토와 한반도를 통합한 계획으로 수립되면서 본토 결호작전의 큰 틀 속에서 수원비행장 건설도 함께 전개되었음을 보여 준다.

더 나아가 일본 본토가 위협받는 상황에서 새로운 조종사 양성을 위한 비행장이 필요해졌다. 상대적으로 일본 본토에 비해 후방이라고 할 수 있는 수원은 조종사 양성의 용도로 활용할 수 있는 지역이었다. 조종사의 양성에는 가미카제특공대도 포함되었다. 이 부분에 대해서는 당시 수원비행장에 주둔한 부대를 살펴보면 확인할 수 있다.

### 3. 수원비행장 건설부지 선정

일제가 수원에 비행장을 건설하면서 ‘왜 장지동 일대를 선정한 것일까?’ 하는 궁금함이 제기된다. 이것을 알아보기 위해서는 다음의 세 가지를 살펴볼 필요가 있다. 첫째는 당시 일제의 비행장을 비롯한 군용기지 건설 기준을 확인하는 것이다. 군용기

지를 선정할 때 어떤 점을 고려했는지에 관한 것이다. 둘째는 비행장 건설에서 고려했던 사항을 확인하는 것이다. 비슷한 시기 국내에 건설될 다른 비행장 건설을 참고할 필요가 있다. 셋째는 1940년대 비행장이 건설될 당시 수원의 시가지 형성과 지형을 살펴보는 것이다.

먼저, 일제의 군용기지 설치에 관한 기준이다. 이를 위해 비록 1940년대 자료는 아니지만, 1900년대 초 일제가 한반도에 군사기지 건설을 추진할 당시 부지 조사를 위한 고려사항을 살펴볼 필요가 있다. 1904년 8월 일본의 육군대신 테라우치(寺內正毅)는 육군성 군무국 군사과장을 한국에 파견해 영구 군사기지 설치를 위한 부지 조사를 지시하였다.<sup>26</sup> 이때 테라우치가 하달한 ‘군용지 조사 요령’은 다음과 같았다.

1. 조사의 일반적인 요령은 북해도 및 대만 병영 건축에 관한 방침을 참작할 것
  2. 병영부지는 재래의 시가지와 떨어져 군대 생활에 필요한 일본인 부락을 구성하는데 충분한 여지를 포함하고, 또한 철도 부설지에 있어서는 가능한 한 정거장 근처일 것
  3. 총 부지의 평수는 대개 일본 본토의 표준에 따르고 연병장과 사격장 등과 같은 것은 힘써서 유리하게 수용할 것
  4. 병영부지 및 연병장은 토공작업을 줄이기 위해 가능한 한 현재의 지형을 이용하고 배수 및 장래수도부설의 편리여부를 고려할 것
  5. 관아는 가능하면 동일 건물로 하고 화약고, 탄약고 및 예비용 제(諸) 재료고는 동일 구역 내에 설치하고, 기타 각대 공용 건물은 가능한 각 장소에 설치하는 것을 피해 한 장소에 집단적으로 축조하는 설계를 할 것
  6. 토지의 수용상 모지는 가능한 한 피할 것을 필요로 함
  7. 수용해야 할 토지는 한국정부로 하여금 제공하게 하고, 관유 및 민유의 구별을 명료하게 할 것
- 〈『朝鮮駐劄軍歷史』, 252~253쪽(김천수, 2018, 「日 방위성 소장 ‘한국 용산 군용수용지 명세도’ 소개 및 분석」, 2018년 4차 군사사 연구논문 발표회, 9쪽 재인용)〉.

위의 군용지 조사 요령은 물론 1904년의 것이다. 그러나 일제의 한반도 지배가 계속되는 동안 이에 관한 지침은 조금의 변화는 있었겠지만, 군사기지 선정의 특성상 대체로 유지되었을 가능성이 크다. 그리고 이것을 수원비행장의 부지 선정 과정에 적용해 보면 상당부분 부합하는 내용을 찾아볼 수 있다.

이를 구체적으로 살펴보면, 2번째 항목은 병영부지가 시가지와 떨어질 것과 철도 정

거장 근처를 제시하고 있다. 4번째 항목은 가능한 토목공사의 작업을 줄일 수 있는 지형을 선정하고, 배수와 수도 등의 문제도 고려하도록 했다. 6번째 항목은 묘지 등이 수용지에 있는 것은 가능한 피하라고 되어 있다.

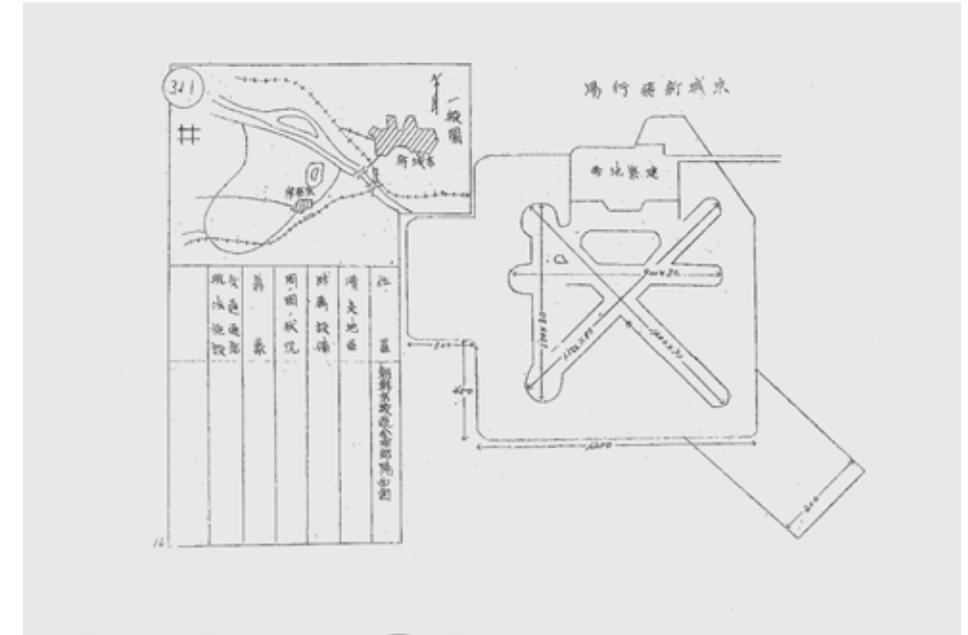
이것을 수원시 장지동 일대의 수원비행장 선정에 적용해 보면 당시의 장지동은 수원 시가지와 일정 거리 떨어져 있었고, 가까운 거리에 수원역이 위치해 있었으며, 평평한 농경지였던 만큼 비행장을 건설하는 데 토목공사의 소요를 줄여 주고, 묘지 등도 많지 않았을 것이다. 비행장 부지에는 수원천, 서호천, 황구지천 등의 하천이 지나갔기 때문에 배수 및 수원지 확보의 문제도 해결할 수 있는 곳이었다.

둘째, 일제의 비행장 건설 시 기준이다. 일본은 1939년 9월 9일 항공위원회를 발족하고 비행장 건설기준을 제정하였다. 여기에는 갑종, 을종, 특수 등 3단계로 면적, 주변 환경, 활주로 크기 및 개수, 통신시설, 야간조명, 기상관측시설 등 조건을 제시하였다. 이렇게 제시된 기준은 1944년 5월 완공된 김포비행장(경성 제1비행장) 건설계획의 기본원칙으로 사용되었는데 내용은 다음과 같았다.<sup>27</sup>

- 한강 평균 수위보다 10m 이상 고지(최고 홍수 수위 1m 이상)
- 항풍(恒風)이 북서풍으로 활주로를 장래 북서 방향 연장 시공 가능 지형
- 활주로는 4본(1본은 1,500m)으로 할 것(당시 하네다 공항의 2배)
- 도심에서 20km 이내 위치 및 도로망 연결 용이
- 전력, 전화, 지하수 공급 편리
- 활주로는 전비중량 30톤급 감당
- 비행장 주변에 장애물 없고, 민가 밀집지대가 없을 것
- 각 관청, 항공사 사무실은 종합청사에 통합
- Over Run 길이는 최소 100m 이상

시기적으로 수원비행장과 비슷한 시기에 조성된 김포비행장의 건설 원칙은 수원비행장에도 거의 그대로 적용되었을 것으로 보인다. 김포비행장은 1939년 당시 행정구역상 경기도 김포군 양서면 방화리에 일본군이 활주로 3본(1,317m×16m)을 건설하면서 가미카제특공대 훈련장으로 사용하였던 비행장이다.<sup>28</sup>

여기서 김포와 수원이라는 지역에서 오는 기본적인 차이점, 이를테면 한강 수위의 존재 같은 차이는 있을 것이다. 그러나 주변 하천의 홍수 수위를 고려해 그 이상의 고지를 선정해야 한다는 점이나, 당시 활주로 1본을 1,500m로 설정했는데, 이것이



경성신비행장(김포비행장)

# 수원시정연구회

## SUWON RESEARCH SOCIETY

# 수원학연구센터

운용 중이던 항공기의 이착륙 거리와 연결될 수밖에 없었다는 점은 수원비행장도 이 건설기준을 적용해야만 했을 것이다. 또 비행장 주변에 장애물이 없어야 하고, 민가 밀집지대가 없어야 하며 북서 방향으로의 활주로 시공 등은 수원비행장 건설에도 그대로 이행되었을 것이다.

셋째, 1940년대 수원의 시가지 및 지형에 관한 사항이다. 1905년에 개통된 경부선 철도가 현재와 마찬가지로 수원을 남북으로 나누고 있었고, 경부선 철도 동쪽은 화성(華城)을 중심으로 수원의 도심이 형성되어 있었다. 또한, 1937년 8월 6일 수원과 인천을 연결하는 수인선 철도도 개통되어 정식 운행 중이었다.<sup>29</sup>

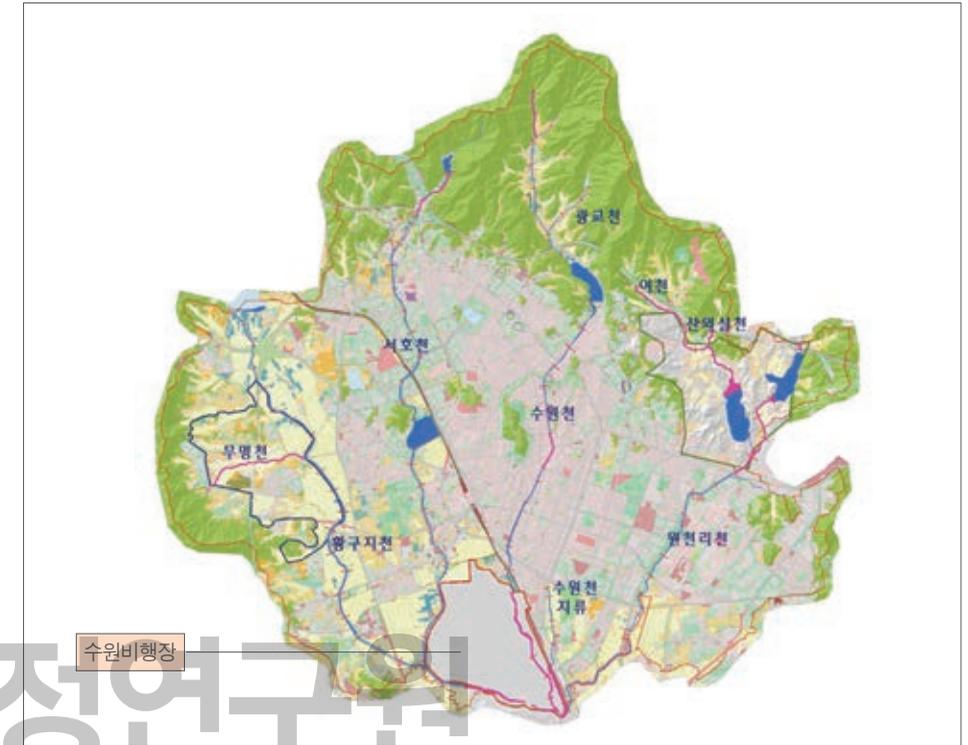
비행장 건설에서 중요하게 고려해야 할 사항 중 하나는 주변의 산과 같은 자연지형이다. 수원의 도심지역에는 팔달산(128m)과 속지산(124m)이 있고, 북쪽으로는 이 지역에서 비교적 높다고 할 수 있는 광교산(582m)이 위치해 있다. 반면에 비행장이 위치한 장지동 일대에는 성황산(142m)이 비행장 남쪽 끝에 위치하고 있을 뿐 비행에 장애가 될 만한 지형지물은 없다. 비행장의 북쪽에는 여기산(104m)이 있지만, 그 높이가 높지 않을뿐더러 비행고도가 높아지는 지점임으로 비행에 별다른 영향을 주지는 않았다. 성황산 주변에는 화산(花山) 등도 있지만, 이 또한 활주로 방향을 남북으로 할 경우 큰 지장을 주지 못한다. 남쪽에는 죽미령과 세마대가 있지만, 비행장



일제강점기 수원비행장 건설 지역

에서 거리가 멀고 높지도 그리 높지 않다. 수원에서는 현재 호매실 지역도 넓은 농업지역이 있지만, 칠보산과 가까웠다는 점과 북서 방향의 활주로 건설이 어렵다는 점이 제한요소로 제기될 수 있었다. 결과적으로 수원에서 비행장 부지로는 현재의 장지동 일대가 가장 적합한 부지였다고 평가할 수 있다.

주변 환경 이외에 활주로나 건설될 장지동 일대는 넓은 농토가 펼쳐져 있었다. 1940년대 장지동 일대는 농사가 이루어지던 평지였다. 1910년대 수원 지형도를 보면 이 지역이 넓은 평야였음이 확인된다. 이런 상황을 종합해 볼 때 현재의 수원비행장이 위치한 장지동 일대는 1940년대에도 넓은 평지가 발달해 있고, 마을이 작았으며, 활주로를 남북으로 만들 경우 주변의 높은 산들이 없어서 비행장 건설에 적합하였을 것으로 평가할 수 있다.



수원비행장 일대의 지형과 하천

비행장 주변의 하천도 중요한 고려 요소 중 하나였다. 현재 수원비행장이 위치한 지역은 주변에 3개의 하천이 지나간다. <수원비행장 일대의 지형과 하천> 지도에서 보는 바와 같이 제일 우측부터 수원천, 서호천, 황구지천이 비행장을 에워싸고 흐르고 있다. 이것은 장마 등으로 홍수가 발생할 경우 하천이 범람해 비행장이 물에 잠길 수 있는 위험요소가 될 수 있다.

그러나 비행장 주변에 하천이 있다는 것은 긍정적 측면과 부정적 요소를 함께 지니고 있다. 먼저 주변의 하천은 비행장의 경계면에서 일종의 자연 장애물이 될 수 있고, 많은 인원이 생활하는 군부대가 주둔한다는 점에서 식수, 생활용수 및 기계의 냉각수 등 다양한 용도로 활용될 수 있다. 다만, 하천이 범람할 경우 홍수의 위험도 있을 수 있다. 이상에서 살펴본 장지동 일대의 지형적 특징은 당시 일본이 군사시설이나 비행장 건설의 기본적인 고려요소로 설정해 놓았던 조건에 상당 부분 부합한 곳이었다.

#### 4. 일본의 수원비행장 건설과정

비행장은 항공기의 이·착륙이 이루어지는 곳이기 때문에 규모가 클 뿐만 아니라 다양한 시설들로 구성된다. 보통의 비행장은 활주로, 유도로, 관제탑 등으로 되어 있지만, 군용비행장은 이것들 이외에도 격납고, 무기고를 비롯해 군사작전에 필요한 시설들이 추가로 설치된다. 활주로는 비행기가 이·착륙하는 데 필수적인 시설이고, 유도로는 항공기가 이·착륙할 때 활주로나 격납고로 이동하는 길이며, 관제탑은 비행을 통제하고 관련 정보를 제공하는 시설이다. 격납고는 비행기를 보관하기 위한 것이고, 무기고는 탄약이나 폭탄 등을 보관하는 시설이다. 여기에 주둔 병력이 생활하기 위한 식당, 막사, 기타 부대시설 등이 있다.

일반적으로 볼 때 이러한 비행장 건설은 부지 매입, 매입한 부지에 대한 평탄화 작업, 활주로와 유도로 포장공사, 관제탑·격납고·부대시설 공사 등의 과정으로 진행된다. 여기서 부지 매입이 이루어질 때 이곳에 마을이 있을 경우에는 주민들의 이주 작업 등이 선행되어야 한다. 그야말로 비행장을 새로 건설하는 것은 적지 않은 작업기간이

소요되는 대형공사인 셈이다. 그렇다면 일제강점기 수원비행장 건설은 어떻게 진행되었을까? 아쉽게도 현재까지 일제의 수원비행장 건설 과정을 담은 자료를 찾아보기는 어렵다. 국내의 다른 비행장 건설에 대해서는 일제가 작성한 관련 문헌을 부분적으로 찾아볼 수 있지만, 수원의 경우에는 이와 관련된 자료가 매우 부족한 상황이다. 이런 가운데 비행장 부지 매입 당시 상황, 학생들의 근로 동원 등에 관한 사항을 보여주는 일부 단편적 자료가 확인된다. 일제가 수원비행장의 부지 매입을 시작한 것은 1944년 2월로 확인된다. 이때부터 비행장 건설을



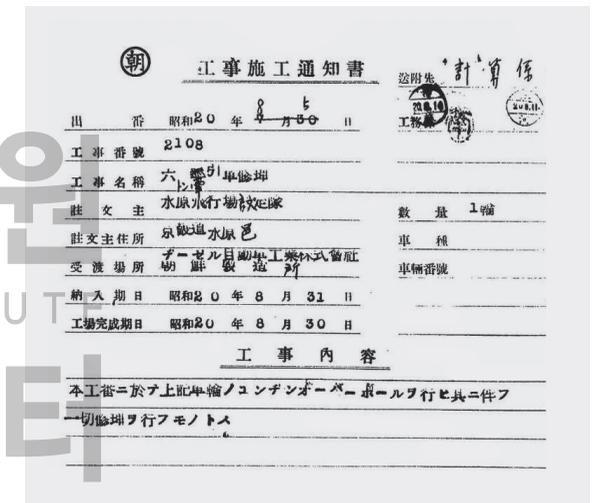
소화 19년(1944년) 안동면 장지리 1번지가 국유지(육군성)로 소유권이 변경됨을 알려 주는 토지대장

위한 부지 측량작업이 시작되었다. 일제의 비행장 건설을 위한 토지 측량 작업에 대해 당시 수원군 안동면사무소 직원으로 근무하던 장지리 주민 한춘옥의 『회고록』이 있다.<sup>30</sup> 한춘옥은 이때 상황에 대해 다음과 같이 기록하고 있다.

단기 4277년(1944년) 4월 1일에 사무분담 변경으로 병사사무를 보게 되었다. 그전 2월 14일 면사무소에서 퇴근하려는데 장지리 평야가 일본에 비행장이 된다며 면장 이범관 씨가 말함으로 귀가하여 보니 측량원들이 와서 지봉에 빨대를 꽂고 야단법석이고 부녀자에 통곡소리는 천지를 진동하여 정든 땅 정든 고향을 떠나면 타지에서 집도 없고 땅도 없이 (후략).〈한춘옥, 『회고록』, 5쪽〉

비행장 부지를 징발한 곳은 일제의 육군성이었다. 육군성은 ‘공용징수’라는 명목으로 수원군 안동면 장지리 일대 400여 정보의 토지를 매입하고 이곳에서 농사를 짓고 있던 농민들을 이주시켰다.<sup>31</sup> 공용징수(公用徵收)라는 것은 말 그대로 국가나 공공단체가 공공의 용도라는 행정 목적을 달성하기 위해 땅을 거둬들이는 것이다.

1965년 서울고등법원의 수원 비행장 관련 ‘토지인도청구사건’ 판결문에도 “1944년경 당시 일본 육군성에서 비행장을 건설하기 위하여 매수한 토지”라고 기록하고 있다.<sup>32</sup> 여기서 매수라고 하는 것은 일정한 대가를 지불하는 것으로 이해된다. 결론적으로 당초 토지 소유자들의 자발적 의사는 아니고, 일본군이 강제로 수용했다고 할 수 있다. 그러나 일제의 육군성이 비행장 건설 부지를 매입하면서 어느 정도의 매입비용을 지출했는지에 관한 자료는 확인되지 않는다. 일제가 한반도의 다른 비행장에서 부지 매입에 들어간 비용들은 일부 확인되는 것이 있다. 예를 들면 군산비행장의 경우에는 1937년 10월 15일 일본 육군대신의 지시에 따라 조선군경리부에서 비행장 부



소화 20년(1945년) 수원비행장 공사시공통지서

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH CENTER  
수원학연구소

지 47만 773평에 대해 10만 2,600원의 매수비용이 사용되었다.<sup>33</sup> 1938년에 작성된 일본군 자료에는 고성비행장 건설비용을 토지 매수비 약 6만 5,000엔, 정지비(초소 포함) 약 12만 엔, 온성비행장은 토지 매수비 약 6만 엔, 정지비(초소 포함) 약 14만 엔으로 기록하고 있다.<sup>34</sup> 대상 시기와 면적의 차이는 있겠지만 참고가 될 수 있는 자료이다.

다음으로, 비행장 건설은 전문적인 기술을 필요로 하는 작업이다. 일제는 비행장 건설을 위해 별도의 건설부대를 편성했던 것으로 보인다.<sup>35</sup> 일제는 이전에도 여의도비행장을 비롯해 울산, 대구 등 다른 비행장을 건설했던 만큼 별도의 건설조직을 가지고 있었을 것이다. 군산비행장 건설에는 우메바야시(梅林)라는 토목회사가 참여하였다.<sup>36</sup>

비행장 건설 부지에 대한 측량을 마친 이후부터 본격적인 공사가 시작되었다. 군산비행장 건설 당시 모습을 살펴보면 다음과 같았다. 군산비행장 건설 당시 공사는 해안가 소나무를 베어내고 모래밭을 평평하게 다지는 일로 시작되었다. 그런 다음 인근 야산에서 황토를 실어다가 1차 정도 두께로 모래 위를 덮고 롤러로 고르게 흙을 다진 다음 잔디를 심어 완성하였다. 활주로는 발두둑처럼 주변보다 높게 하고 옆에는 배수구를 만들어 물이 잘 빠지게 하였다. 공사에 동원된 주변 마을의 조선인 노무자들에게는 하루 90전의 일당과 함께 만주에서 가져온 깻묵, 조, 수수 등을 배급품으로 주었다.<sup>37</sup> 군산비행장의 건설과정은 수원비행장 건설과정을 이해하는 데 참고가 될 수 있을 것이다.

여기서 일제는 유도로 건설과 관련해 한반도 토질에 별도의 관심을 기울이고 있었다. 한 자료에 따르면 일제는 “조선에 있는 비행장은 특히 토질이 양호하지 않아 유도로를 포장하지 않으면 해빙기에 사용이 곤란하다.”는 평가를 내리고 있다.<sup>38</sup> 사계절이 뚜렷한 한반도 기후로 인해 동절기나 장마 기간에는 포장하지 않은 유도로의 사용이 어려웠다는 것이다.

일제의 수원비행장 건설에는 수원을 포함한 여러 지역의 조선인들과 물자가 강제로 동원되었다. 일제는 중일전쟁 이후부터 전쟁 수행을 위해 인적·물적 동원을 시행하고 있었다. 일제는 1938년 4월 1일 ‘국가총동원법’을 제정해 일본 본토와 식민지 및 점령지 등 모든 제국 영토의 물적·인적 자원을 전쟁에 총동원하였다.<sup>39</sup> 일제가 ‘국가총동원’이라는 이름으로 자행한 한인에 대한 강제 노무동원 규모는 753만 4,429명이었고 한반도에 있던 노무동원 작업장은 7,467개소로 추정되고 있다. 이 가운데 군 관련 토건 공사장이나 비행장 건설공사장 등은 총 354개소였고, 경기도에는 32개소가

있었다.<sup>40</sup>

일제는 부족한 노동력을 확보한다는 이유로 1941년 11월 22일 ‘국민근로보국협력령’을 제정하였다. 이것은 14~40세 남성과 14~25세 미만의 미혼여성을 동원 대상으로 규정하고 이 외의 연령자는 ‘지원’을 포함하도록 했다. 근로보국대의 동원기간은 1년에 30일 이내를 원칙으로 했지만 그 기간을 넘길 수 있었다. 1945년에는 국민근로동원령을 시행하면서 전 국민의 근로보국대를 표방하고 동원대상도 만 12세 이상으로 확대시켰다.<sup>41</sup>

전시체제가 장기화되면서 일본은 1943년 ‘교육에 관한 전시비상조치방책’도 발표하였다. 전쟁 수행에 필요한 인력 공급을 위한 것으로 문과계 교육을 축소하고 이과계 교육을 확대하는 조치가 단행되었다.<sup>42</sup> 그리고 이것은 학생의 근로동원으로도 이어졌다. 중등학교 이상에서 학생들의 근로동원은 1938년 ‘학교근로보국대’라는 이름으로 시작되었다. 주로 도로공사, 사방공사, 황무지 개간, 매립공사, 수로공사 등에 동원되어 1주일 정도 합숙하며 노력 봉사하는 형태로 진행되었다.<sup>43</sup> 당시 농업학교 학생들이 동원되었던 비행장 건설이나 저수조 축조 등의 근로보국대 활동을 ‘토공실습’, ‘사방공사 실습’, ‘토지 정지 실습’으로 부르고 있었다.<sup>44</sup>

이 시기 학교와 학생들이 가장 많이 동원된 곳은 한반도 곳곳의 비행장 건설 공사장이었다. 일례로 경상도 지역의 경우 1944년 7월 부산 제2상업학교, 마산상업학교, 울산농림학교, 김해농업학교 등의 학생들이 2개월에 걸쳐 울산비행장 확장공사와 부산도로의 건설에 동원되었다. 같은 해 8월에는 동래중학교와 부산중학교가 같은 울산비행장 격납고 축조공사에 동원되었다. 더불어 동래중학교는 수영비행장 확장공사에도 동원되었다. 1945년에는 진주농업학교가 진주도동 군수용 비행장 활주로 신설공사에 동원되었다.<sup>45</sup>

이 같은 학생들에 대한 강제동원은 수원에서도 예외가 아니었다. 일제가 수원에 비행장을 건설하면서 수원지역 여학생들을 포함해 많은 수의 학생들이 강제동원되었다. 일제는 학도군사훈련의 강화는 물론 국민총력전이라 하여 집단 근로작업을 강요함으로써 근로봉사대를 조직해 일요일과 방학 중에도 전교생을 동원해 무리한 노동을 시켰다. 전쟁 말기에는 수업을 전폐하면서까지 강제적으로 동원하였다. 일제강점기 군사훈련과 근로동원 교육내용을 살펴보면 <표 2>와 같다.

<표 2> 일제시기 군사훈련과 근로동원 교육내용 및 방법

목적	훈련내용	훈련방법	교육
1. 행학일체(行學一體)의 전략 교육이념을 실천	1. 집중훈련 2. 사격장(현 화흥문, 연무대)에서 사격연습	1. 교육은 현역장교 및 예비역장교가 직접 교육	- 준위 : 禰田 - 예비역 중위 : 高橋
2. 근로보국으로 작업장에 동원되어 각종 전쟁물자의 증산을 위한 노력착취, 방공호 파기 등)	3. 3·8식 소총에 모의실탄과 모의 수류탄 투척 훈련 4. 완전무장으로 20~30리를 왕복하던 내서(耐暑) 행군과 내한(耐寒) 행군	2. 학도군사훈련의 강화는 물론 국민총력전이라 하여 집단 근로작업을 강요함으로써 근로봉사대를 조직하여 일요일과 방학 중에도 전교생이 동원	- 중위 : 山口 - 소위 : 松尾
3. 전시에 제(際)하여 특히 필요한 학도에 게는 징집 내지 소집	5. 추기(秋期) 훈련으로 경기도 내 각 중학교가 용산 연병장에 모여 사열과 분열을 실시 후 일본 현역 연대장의 진두지휘로 한강 백사장에서 실전을 방불케 하는 한강 도하 작전 훈련 6. 방학 중에는 보병 제26부대의 병영훈련장인 강원도 평강에서 야영훈련	3. 전쟁 말엽에는 수업을 전폐 하면서까지 강제적으로 동원 4. 학교에 군가를 보급하도록 지시하여 송무정신을 노래로 고취 5. 학교는 전력증강의 기형적인 노선을 밟게 되어 모내기 타작, 비행장, 고사포진지 구축 등에 몇 개월씩 동원	

출처 : 박환, 2011, 『사진으로 보는 수원지역 근대교육』, 수원문화원 부설 수원학연구소, 17쪽.

이러한 일제의 강제동원을 통해 수원비행장이 건설되었다. 이 점에서 수원비행장은 1940년대 일제의 토지 강제약탈과 조선인에 대한 강제동원이 이루어졌던 장소였다. 그러나 수원비행장 건설을 위한 일제의 강제동원에 대해서는 현재까지 구체적인 자료가 확인되지 않는다. 다만, 당시 참여했던 사람들의 증언들이 부분적으로 확인될 뿐이다. 일제강점기 일부 수원지역 학교의 비행장 건설 동원 경험과 인물들의 증언 내용을 정리하였다.

당시 수원고등여학교(현 수원여자고등학교)의 학생들도 비행장 건설에 동원되었다. 일제강점기 수원고등여학교 학생들의 비행장 건설 동원에 대한 모습이다.

1942년부터는 근로봉사단 명목으로 학원과 학생들을 괴롭혔다. 학교는 전력 증강의 봉사자가 되어 모내기, 감매기, 타작 그리고 비행장 및 고사포 진지 구축 작업 등에 몇 개월씩 동원되었고 (중략) 2차 대전이 치열하던 1944년에는 모든 학교의 학생은 물론 모든 국민들을 동원하여 군비 및 군비지원에 노예화하였다.<sup>46</sup>

근로동원 학교정규 교육과정의 시수보다 더 많이 근로동원에 참여하였다. (중략) 운모공장(雲母工場, 비행기의 부속)에 가서 일하기, 산에 가서 나무 위에 올라가 관솔 따기(당시 전투 항공기류로 사용) 등 여자로서는 하기 어려운 근로동원을 하였다. 특히, 신사 건축 때에는 영등포까지 행군으로 동원되어 당해내기 힘든 일이었다. 그 외에 일본이 2차 세계대전 종전 임박해서는 수원비행장에 전교생



일제 말기에 근로동원된 수원고등여학교 학생들

# 수원시정연구원

## SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구센터

이 근로동원되어 비행기를 적으로부터 은폐시킬 목적으로 새끼 망을 하루 종일 엮었으며, 못다 하면 또 다음 날도 계속되었다. 또 반으로 쪼갠 장작을 뗏목 같이 엮어 트럭, 탱크가 흙탕물에 빠지지 않도록 하기 위한 근로작업에 동원된 일도 수없이 많다. 기타 신평특공대의 출격 때에는 전교생이 동원되어 환송해 주는 등 2차 세계대전 말기의 교육현장은 학생 복장부터 모든 학교생활이 전쟁을 방불하게 하였다.<sup>47</sup>

또한 1945년 수원여자상업학교(수원중고등학교의 전신)에 입학했던 남궁요숙은 당시 상황을 다음과 같이 증언하였다.<sup>48</sup>

내가 수원여상에 다닐 때는 일제강점기 끝 무렵이어서 일본 사람들의 극성이 대단할 때였다. 그러니 우리는 공부고 뭐고 부역에만 시달린 기억만 생생하다. 지금의 수원비행장에 주둔하던 일본군을 위해서 우리는 일주일에 사나흘을 부역해야만 했다. 학교에서 걸어서 비행장에 가면 군인들의 부식을 위한 채소밭이 꽤나 넓었다. 우리는 그 밭에 가서 풀도 뽑고 채소밭도 가꾸는 일을 강제로 한 것이다. 그러다가 어느 날은 키 큰 다섯 명을 뽑았는데 나도 거기에 들었다. 키 큰 아이들은 군 취사반으로 가서 나물을 다듬거나 채소를 씻는 등 허드렛일을 도왔다. 취사반의 우리들은 밭에 나가서 얼굴을 검게 그을리는 것에서 벗어나 마냥 좋다고만 했던 철부지였다.

남궁요숙보다 수원여자상업학교 1년 선배인 최경섭도 당시를 다음과 같이 증언하였다.<sup>49</sup>

그때만 해도 여학교가 변변치 않았기에 우리 수원여상에는 함경도부터 제주도에 이르기까지 전국에서 학생들이 모여들었다. 우리는 농업시험장에 가서 보리밭 밟기, 모심기, 비행장에 가서 비행기를 가리기 위해 짚으로 틀어 어렸고 4km나 되는 길을 차도 없이 걸어갔는데 운동화는 배급제라 아껴 신어야 했기에 '게다'를 신고 걸어 다녔다. 1945년에도 신입생 두 반을 또 뽑았으므로 전교생은 1학년과 2학년을 합해 약 260여 명으로 두 반씩 네 반이 되었다. B-29 전투기가 하늘을 수놓는 공습 때는 방공호로 뛰어 들어가 숨을 죽이고 숨었던 때가 엇그제인 것 같다. 1945년 여름 방학 때 8.15광복을 맞이했는데 이때 이북으로 돌아간 학생은 38선이란 장벽에 막혀 영원한 이별이 되고 말았다.

조선일보사 사장을 역임한 방우영도 그의 자서전에서 학생시절 수원비행장 건설에 동원되었던 경험을 기술하고 있다. 1928년생인 방우영 사장은 서울에 있던 경신중학교 4학년 학생시절인 1944년 가을 수원비행장 건설에 '근로동원'되었다. 방우영이 학교를 다닐 당시 경신중학교는 6년제로 서울 정릉동에 위치해 있었다. 서울에 있는 학생들까지 동원해 수원비행장을 건설한 것이 주목된다.<sup>50</sup> 그의 기억을 옮겨 본다.

4학년이 되면서 근로동원 다니느라 공부와는 더욱 멀어졌다. 1944년 가을에는 아예 수원으로 들어가 해군비행장 닦는 일에 동원됐다. 10리 길을 걸어 오가며 흠을 나르는 힘든 노역이었다. 6개월을 뼈 빠지게 고생했는데 다시 기간을 연장한다는 소문이 돌았다. 우리 반에 '짱구'라고 황해도 출신이 한 명 있었는데 하루는 변소를 나올 부르더니 "바늘로 손을 콕콕 찌르면 진물이 나오는데, 음이라고 해라. 그러면 전염될까 무서워 특별귀가 시켜 준다."고 했다. 그러면서 내 앞에서 시범을 보여 줬다. 그 친구는 그렇게 해서 특별귀가를 받아 나갔다. 나도 해보려고 했지만, 바늘로 손을 마구 찌르는 것이 너무 아파 포기했다. 그 대신 해군 상사 집에 귀한 담배와 설탕 등을 사다주며 환심을 산 끝에 특별귀가를 받아낼 수 있었다.<sup>51</sup>

또한 수원군 주민들도 수원비행장의 건설에 동원되었다. 1929년 수원군 태장면 신리에서 태어난 최학중은 17세인 1945년 3월 수원비행장 비행기 격납고 연결 도로 공사에 동원되었다. 원래 최학중의 형이 보국대로 동원될 예정이었는데, 그는 이미 영등포 철도국의 기관사로 근무하고 있었다. 집안의 생계를 책임져야 될 장남 대신에 차남인 최학중이 대신 수원비행장 공사에 동원되었다. 근무보국대 동원 대상자와 실제 복무자가 동일인이 맞는지 확인하는 절차도 없었다. 그냥 인원수만 맞으면



1945년 수원비행장(미 텍사스대학교 도서관 제공)

바로 노동에 투입되었다. 최학중은 걸어서 비행장의 바깥까지 이동한 후, 노동자들이 숙식을 하도록 임시로 지은 건물인 '함바'에 머물렀다. 바닥에는 명석을 깔고, 이불 대신 가마니를 덮고 자는 열악한 환경이었다.

비행장 아니고 바깥에 '함바'라고 있어, '함바'라고, 숙소가 있어가지고, 이불도 없고 명석 깔아서 거기서, 가마니 같은 것 덮고 자고, 그것도 군대식으로 있어가지고, 내가 그때는 17살이라도 어려, 쪼그맸어. 내가 지금도 쪼그맸지만, 그때 잘 못 먹어서, 못 먹어서 쪼그맸고 키도 안 자라고, 인원만 맞으면 그냥 가서, 숙소에서 어디 있는 숙소는 어디로 일하러 가라 그래서 가서, 삽질도 쪼그맸도 삽질은 하잖아, 길 닦는 데 거기 가서 하고, 여기가 산이 있잖아, 그 저기로 이렇게 도는 거야, 이게 임광아파트 있는 데까지 이렇게 해서 그 산을 따라서 빙 돌아, 이쪽이 산이니까 산 쪽으로 하나씩, 하나씩.

그는 비행기를 골짜기에 감추기 위해 격납고까지 가는 길을 닦는 공사를 주로 했다. 골짜기마다 그렇게 비행기를 숨겨 놓는 공간이 많이 있었다. 최학중을 비롯하여 이 일을 담당한 사람들이 길을 닦으면, 이 비행기를 이동시키는 일을 하는 사람들이 따로 있었다. 그들 역시 근로보국대에 강제로 동원된 사람들이었다.

반정동 쪽으로 임광아파트로 해서 이렇게 산, 산에 이렇게 들어가서 비행기장까지, 이래 가지고 비행기를, 경비행기지 말고 다니는 거, 그거 갖다 골짜기마다 만들어 놓고서 거기다 그거 갖다가 한 대씩 갖다 놔요.

1945년 3월에 들어갔다가 4월에 나왔다. 원래는 더 오래 있어야 하는데, 최학중이 워낙 체구가 작고 어려 보였기 때문에 사람들이 그냥 가라고 하여 빨리 귀가하였다 고 한다. 수원비행장 건설을 위해 많은 조선인들이 동원되었고, 그중에는 학교근로보국단이라는 이름으로 남녀 학생들이 강제로 동원되었다. 그러나 이러한 동원에도 불구하고, 수원비행장은 1945년 8월 광복 전까지 목표한 대로 완공되지는 못하였다. 광복 당시 비행장에는 1개의 활주로가 완성되었고, 나머지 시설들은 공사가 진행 중이었다. 일본군 장교로서 수원비행장에서 광복을 맞이했던 김창규의 구술도 당시 수원비행장의 상태를 보여 준다. 그에 따르면 1945년 2~3월경 수원비행장에 도착했을 당시 비행장이 제대로 준비되어 있지 않았고 여전히 학생들이 흙을 나르며 공사 중이었다고 한다.<sup>52</sup>

## 5. 수원비행장 주둔 일본군

일제강점기 수원비행장에는 어떤 부대가 주둔했는지 살펴보는 것은 크게 두 가지 측면에서 의미가 있다. 첫째는 수원비행장의 구체적인 용도를 유추해 볼 수 있다. 주둔 부대의 성격을 통해 일제가 수원비행장을 어떤 목적으로 만들어 활용하려 했는지 살펴볼 수 있다, 둘째는 전체적인 주둔 규모를 파악해 볼 수 있다. 수원비행장에 주둔했던 부대의 규모는 일본군이 수원의 가치를 어떻게 평가했는지 엿볼 수 있다. 그러나 수원비행장 건설에 관한 기록이 많지 않듯, 당시 주둔했던 부대에 관한 자료도 충분하지 않다. 다만, 1945년 8월 일본이 패망 당시 작성해 미군에 제출했던 자료와 이후 미군의 정보 보고서(G-2)에서 확인되는 자료를 토대로 비행장의 주둔 부대와 그 규모를 살펴볼 수 있는데, 이를 정리하면 <표 3>과 같다.

<표 3> 남한 내 비행장 주둔 부대와 비행장 활주로 크기 (1945년 8월 31일 현재)

연번	지역	부대명	비행장 활주로 크기 (m)
1	경성	제5항공군 주력, 제53항공사단사령부 일부, 제5항공통신사령부 일부, 제150야전항공보급소 III, 오사마(大阪)야전항공하급소 경성지창, 제37항공정보재, 제24항공통신연대, 제5항공측대, 제55항공무선대, 제92병참자동차, 육군 제4기상대	100×1,000
2	김포	제44항공지구사령부, 제182비행장대대 일부, 제15야전항공수리창 I, 제316독립정비대	80×1,800
3	용산	제181비행장대대 일부, 군 비행반	
4	시흥	제181·182비행장대대 주력, 제192비행장대대 일부, 제138·153독립정비대, 제64병참자동차	
5	수원	제2연성비행대, 제41교육비행대, 제210비행장대대, 제19비행장중대, 제26야전항공수리창, 다이라(平)야전항공수리창 분소, 제173·181·187·308·6독립정비대, 제80야전항공수리창	60×1,560
6	조치원	제9연습비행대 일부	
7	대전	제53항공사단사령부 주력, 제44비행전대, 제9연습비행대, 제30교육비행대, 제14항공교육대, 제59비행장대대, 제172독립정비대	60×1,220
8	김천	제70야전비행장설정사령부, 제155·157·1670야전비행장설정대	
9	군산	제12연성비행대, 제19교육비행대, 제23연성비행대, 제171비행장대대, 제165야전비행장설정대, 다이라(平)항공수리창 분소, 제141독립정비대	300×1,200
10	금호	제223비행장대대 일부, 제100야전항공하급소 III	50×1,500
11	대구	제2비행단사령부, 제1정진비행단사령부, 제1정진비행전대, 제82비행전대, 제45항공지구사령부, 제191비행장대대, 제1710야전비행장설정대, 제70야전항공수리창, 제100야전항공하급소, 제102비행장중대, 제180·303독립정비대	60×1,600
12	울산	제8비행단사령부, 제16비행전대, 제223비행장대대, 제70야전항공수리창 II, 제305독립정비대, 제1700야전비행장설정대, 제4기상연대 본부	60×1,500

연번	지역	부대명	비행장 활주로 크기 (m)
13	밀양	제5항공군사령부 일부, 제1활공비행전대, 제103비행장중대, 제225비행장대대일부, 제176야전비행장설정대	60×1,500
14	삼량진	제5항공통신사령부 주력, 조선항공로관구	
15	부산	제48항공지구사령부, 오사카 야전항공보급소 출장소	
16	해운대	제206독립비행대, 제1독립비행중대, 제66독립비행중대 잔류부대, 제225비행장대대, 제166야전비행장설정대, 제189독립정비대	60×1,750
17	담양	제203비행장대대, 제168독립정비대, 제175야전비행장설정대	60×1,500
18	목포	제16항공지구사령부, 제211·231비행장대대, 제154야전비행장설정대, 제161독립정비대	동쪽 120×2,100 서쪽 160×1,800
19	진주	제1비행단사령부, 제2비행장중대	60×1,500
20	사천	제22·25·85비행전대, 제145비행장대대, 제70야전항공수리창 I, 제162독립정비대	60×1,500
21	제주	제247비행장대대, 제57비행장중대	동쪽 100×600 서쪽 100×1,900
22	평택	제1항공교육대	

출처 : JACAR, 「在南鮮日本軍部隊概況報告-航空部隊配置要図」(Ref: C13070041300).

우선, 1945년 8월 31일 기준 일본이 작성해 미군에 제출한 자료에는 수원비행장 주둔 부대 현황이 <표 4>와 같다. 이에 따르면 수원비행장에는 연성(練成)비행대와 교육비행대 등 2개의 비행대가 주둔하였으며, 이 외에 5개의 독립정비대와 2개의 야전항공수리대, 그리고 각 1개의 비행장대대와 비행장중대가 확인된다.

<표 4> 수원비행장 주둔 부대 현황

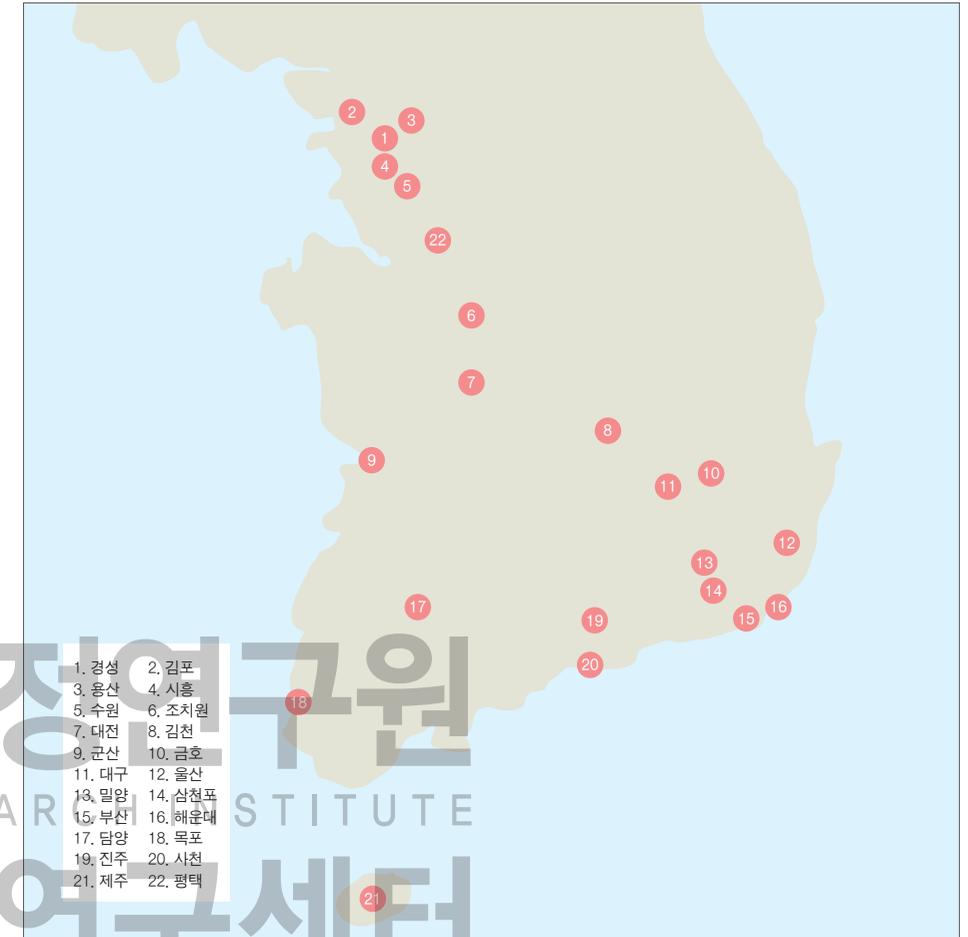
(1945년 8월 31일 현재)

비행부대	정비부대	비행장부대
제2연성비행대 (2FRL)	제173독립정비대 (173Dfs)	제6독립정비대 (6Dfs)
제41교육비행대 (41FRK)	제181독립정비대 (181Dfs)	제80야전항공수리창 (8FS)
	제187독립정비대 (187Dfs)	제26야전항공수리창 (26FS)
	제308독립정비대 (308Dfs)	다이라(平)야전항공수리창 분소(FS)

출처 : JACAR, 「在南鮮日本軍部隊概況報告-航空部隊配置要図」(Ref: C13070041300).

비고 : 비행부대, 정비부대, 비행장부대로의 구분은 필자가 분류함.

여기서 연성비행대는 일본군의 조종사 양성단계 중 고급교육과정을 말한다. 일본



1945년 8월 31일 현재 남한 내 항공부대 배치요도(JACAR, 「在南鮮日本軍部隊概況報告」 참조)

육군항공대의 교육체계는 연습비행대(練習飛行隊)→교육비행대(教育飛行隊)→연성비행대(練成飛行隊) 순으로 진행되며, 각각 4개월의 과정을 거친다. 연성비행대(미군자료에는 Air Training Unit으로 표기)에서는 실전 배치 부대에서 타게 될 기종으로 최종 비행훈련을 진행한다. 제41교육비행대도 조종사 비행교육을 담당했던 부대로 연성비행대 직전 단계의 과정이었다.

비행장대대와 비행장중대는 지상에서 항공기의 정비와 보급 등을 지원하는 부대를 의미한다. 현재 한국 공군의 체계와 비교해 보면 기지지원부대라고 할 수 있다. 따라서 제210비행장대대와 제19비행장중대는 수원비행장의 운영과 비행대의 작전을 지원해 주던 부대로 볼 수 있다. 그 밖에 5개 독립정비대와 3개의 야전항공수리창

(분소 포함)은 항공기의 군수적인 문제를 지원하는 부대로 항공기 정비와 무장 등을 담당한다. 한국 공군 비행단과 비교하면 군수지원부대라고 할 수 있다.

수원비행장에 주둔했던 공군부대는 일제의 제5항공군 소속이었다.<sup>53</sup> 제5항공군사령부는 1945년 5월경 중국에서 한국으로 주둔지를 이전하면서 함께 이동해 왔다. 제5항공군은 조선과 만주를 담당하던 부대였다. 이들의 상급부대는 용산에 있던 조선군사령부 소속이었다. 중국에서는 관동군 소속이었지만, 수원으로 이전하면서 조선군사령부로 지휘체계가 변경된 것이었다.<sup>54</sup>

그렇다면 일본은 수원비행장을 무슨 용도로 사용한 것일까? 주둔했던 부대를 토대로 보면 가장 먼저 유추할 수 있는 것이 조종사 양성을 위한 장소였다는 점이다. 교육비행대와 연성비행대가 있었던 점으로 보아 초등과정은 제외하고, 중등과 고등과정의 조종사 비행교육이 이루어진 것으로 보인다. 일정 수준 이상의 조종 수준을 지닌 조종사를 양성한 곳이라는 의미이다.

한 가지 더 살펴볼 점은 일제의 패망 무렵이 되면 연성비행대 같은 비행교육대가 비행교육도 담당하지만, 상황에 따라서서 일반 전투비행대와 같은 방공 임무 등을 수행했다는 점이다.<sup>55</sup> 1945년 수원비행장에 근무했던 김창규도 이 무렵 일본 오키나와 쪽에서 미군기가 한반도를 향해 출격하면 수원에서도 전투기가 출격하곤 했다고 증언하고 있다. 그러나 본격적인 교전은 없었기 때문에 항공기의 손실도 별로 없었다고 한다.<sup>56</sup> 이것은 일본이 초기에 항복함에 따라 제주도에서도 미군과 교전이 없었던 것을 생각해 보면 이해가 될 것이다.

그러나 여기서 한 가지 더 생각해 볼 것은 가미카제특공대에 관한 부분이다. 일본은 전쟁이 종전으로 나아가면서 조종사 부족문제에 직면하고 있었다. 그리고 이 문제를 해결하기 위해 육군특별조종견습사관(특조) 과정을 운영해 단기로 조종사를 양성하고 있었다. 이 제도는 1943년 7월 3일 공포된 칙령 655호 ‘육군항공관계예비역장교보충복역임시특례’를 통해 구체화되었다.<sup>57</sup> 이렇게 단기로 양성된 조종사들의 상당수가 가미카제 조종사로 출격하였다. 이 시기 한반도에 있었던 조종사 교육부대는 전황이 종전으로 치닫기 시작하면서 정규교육과정을 중단하고, 교육생들을 특공(特攻), 즉 가미카제 공격에 투입하기 위한 속성교육 과정으로 전환하였다.<sup>58</sup>

여기에는 수원비행장에 주둔했던 부대들도 예외가 아니었다. 수원비행장은 전투를 위해 출동하거나, 더 나아가 자살돌격대로 알려진 가미카제특공대들의 훈련과 출격을 위한 기지로 이용되었다. 비슷한 시기에 만들어진 김포비행장도 가미카제특공대의 훈련장으로 사용되었다.<sup>59</sup> 수원비행장 건설에 참여했던 수원여고 학생들의 증언

에서도 수원비행장에서 가미카제특공대의 존재를 확인할 수 있다. 수원의 여고생들은 “신평특공대의 출격 때 전교생이 동원되어 환송해 주었다.”<sup>60</sup>고 한다.

가미카제특공대 대원들의 회고록을 보면 이들이 조선 내 비행장에서 특공훈련을 받고 출격하였던 것이 사실로 확인된다. 한반도에서 가미카제특공대의 주요 출격기지는 목포와 군산이었다. 때론 한반도 북쪽에서 소련군함을 상대하기도 하였다. 여기에는 수원비행장을 거쳐 간 인원도 확인된다. 특히 이 인원은 당시 수원비행장에 주둔했던 제41교육비행대에서 가미카제특공대 교육을 받은 인물인 만큼 주목된다.

토호부대의 추억-타마이 슈지(玉井修治)

1944년 12월 제41교육비행대는 중국 다이도(大同)에서 조선의 수원으로 이동하여 조선 제 106부대로 개칭하고 엄격한 훈련을 시작하였다. 매일 토호훈련이 반복되었다. 기량이 향상될 무렵 특별공격대 요원지망 요청이 있었고, 전원이 지원하였다. (1945년) 4월 25일, 드디어 특별공격대 편성 발표가 있었다.

5월 3일 다른 토호요원과 함께 특공기를 공수하기 위해 내지로 갔다. 5월 20일 돌아올 때는 부대가 이미 함경북도 경성군 주북면 회문리 소재 회문(會文)비행장으로 이동했기 때문에 우리는 직접 그곳으로 돌아갔다.

(우리 투호 309대 6명은) 회문 앞바다에 가상의 적으로 만든 30톤 크기의 어선을 표적으로 하여 포탄 회피 공격과 몸통 박치기 공격을 위한 돌입요령, 해면을 스치는 초저공비행 등 죽음의 훈련을 반복하였다. 마침내 1945년 8월 10일, 함경남도 선덕비행장에 ‘토호309비행대’ 기지가 설정되고 같은 날 그곳으로 공수 이동하였다.

잊을 수 없는 8월 12일 오후 3시경 제5항공군 참모가 도착하여 ‘내일 아침 7시, 함경남도 나남 앞바다, 소련 수송선단 6척, 호위 순양함 4척에 대한 특공명령’을 하달하였다. 가카와치 소위가 탑승한 사령부정찰기가 전과를 확인하기 위해 동행하기로 정해졌다.

〈仙石敏夫, 「第41教育飛行隊 準18438部隊 少年飛行兵たちの回想」, 1990(이완희, 2014, 『한반도는 일제의 군사요새였다』, 나남출판사, 388~389쪽 재인용)〉

이러한 점들을 종합적으로 고려해 보면 수원비행장에 주둔한 비행부대는 조종사 양성을 목적으로 하는 교육비행대였지만, 일제의 패망 직전 비행교육을 거쳐 가미카제특공대를 양성하는 용도로 사용되었음을 확인할 수 있다.

당시 가미카제특공대의 회고록을 통해 당시 조선에 주둔하고 있던 제5항공군 산하에는 1945년 8월 7일 기준 모두 93대(隊)의 토호대(特攻隊)가 편성되어 있었다. 그

리고 조선에 있던 일본 육군비행장에서 교육을 받고 있던 생도들이 대거 특공으로 차출되어 특공공격에 대한 훈련을 받았다.<sup>61</sup> 타마이 슈지(玉井修治)의 수기에 따르면, 수원비행장도 가미카제특공대의 교육비행장이었음이 확인된다. 그리고 그 시기는 이미 1944년 말부터 중국에 주둔하던 비행부대가 이전하면서 교육비행대로 개칭하고 운용되었다.

여기에 김창규의 증언을 추가해 보면, 최소 2개 이상의 비행부대가 중국에서 수원비행장으로 이전한 것으로 보인다. 김창규의 부대는 수원으로 오기 직전 중국 난징에 주둔하고 있었고, 김창규는 1945년 2~3월 이 부대의 선발대로 수원에 오게 되었다. 이어서 본대도 수원으로 이전하였다. 이것을 고려해 보면 김창규 부대도 타마이 슈지처럼 수원으로 이동하면서 부대를 연성비행대 등으로 개칭했을 가능성이 높다. 따라서 1945년 수원비행장에 제41교육비행대와 제2연성비행대가 주둔한 것을 고려해 볼 때 김창규의 부대는 제2연성비행대와 관계가 있다고 볼 수 있다.

다른 한편으로 수원비행장에 주둔했던 부대의 규모를 파악해 볼 필요가 있다. 앞서 확인한 1945년 8월 31일 기준 수원비행장 주둔 부대 현황과 1945년 9월 20일 미 제7사단에서 파악한 병력 규모를 참조해 파악한 내용은 <표 5>와 같다.

<표 5> 수원비행장 주둔 부대와 병력 현황

(1945년 9월 현재)

부대명	병력 규모	부대명	병력 규모
제2연성비행대(2FRL)	648명	제173독립정비대(173Dfs)	226명
제41교육비행대(41FRK)	657명	제181독립정비대(181Dfs)	182명
제210비행장대대(210ab)	250명	제187독립정비대(187Dfs)	
제19비행장중대(19ac)		제308독립정비대(308Dfs)	197명
제26야전항공수리창(26FS)	210명	제6독립정비대(6Dfs)	78명
다이라(平)야전항공수리창 분소(FS)		합계	2,448명
제8야전항공수리창(8FS)			

출처 : 「7th Infantry Division G-2 Periodic Report(1945.9.20.)」.

<표 5>에서 제19비행장중대, 제137독립정비대, 제8야전항공수리대 등 3개 부대에 대한 병력 규모는 확인되지 않는다. 그러나 이 세 부대를 제외한 나머지 부대의 수원비행장 주둔 병력은 약 2,448명 정도였다. 여기에 다른 독립정비대와 야전항공수리대의 유사한 병력 수준을 적용하고, 비행장 중대의 인원을 추산하면 500명가량이

증가할 것으로 보인다. 이럴 경우 1945년 8월 기준 수원비행장에 주둔했던 병력은 3,000명 내외가 되었을 것으로 추산된다.

그렇다면 수원비행장에 남아 있던 일본군은 언제 마지막으로 수원을 떠난 것일까? 수원은 서울 남부에 위치한 지리적 특성과 당시 철도와 비행장이 있던 영향으로 철수하는 일본군이 통과하던 장소였다. 1945년 9월부터 계속해서 한반도를 떠나는 일본군들이 수원을 거쳐 남쪽으로 이동하였다.

이런 가운데 1945년 9월 25일자 미 제7보병사단 보고서는 마지막 일본군의 규모와 이들이 수원을 떠난 시기를 확인할 수 있는 자료가 담겨 있다. 이날 보고서에는 “수원비행장에서 무장한 일본군 200여 명을 발견하였다. 이 비행장에 있는 무기의 수량은 다음과 같이 추정된다. 전투기 및 경폭격기 100여 대, 소총 35정, 트럭 20대, 300파운드로 추정되는 폭탄 1,600여 발”이라고 기술되어 있다.<sup>62</sup>

이어서 9월 26일자 보고서에서는 일본군의 마지막 병력이 1945년 9월 25일 17시를 기해 수원비행장을 떠났다고 기술하고 있다. 보고서에 따르면 수원비행장에 남아 있던 일본군 200명을 무장 해제해 남부로 이동시켰고, 이 병력은 9월 25일 17시에 비행장을 떠났다고 적고 있다.<sup>63</sup> 결국 이들이 수원비행장을 떠난 마지막 일본군이였다.

수원시정안연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

- 한국전쟁 당시 미 극동공군 소속의 제5공군도 한반도에 50여 개의 비행장이 있는 것으로 파악하고 있었다 (Far East Air Force, 「Report on the Korean War」, March 26, 1954).
- 국토교통부·한국항공협회, 『항공정보포털시스템』(<https://www.airportal.go.kr/life/history/his/LiHanKo.jsp>)(검색일 2022.6.2.).
- 『조선총독부관보』 제3010호, 1937년 1월 29일; 국토교통부·한국항공협회, 『항공정보포털시스템』(<https://www.airportal.go.kr/life/history/his/LiHanKo.jsp>)(검색일 2022.6.2.).
- 국토교통부·한국항공협회, 『항공정보포털시스템』(<https://www.airportal.go.kr/life/history/his/LiHanKo.jsp>)(검색일 2022.6.2.).
- Japan Center for Asian Historical Records(JACAR), 「朝鮮飛行場配置一覽圖」(Ref: C16120581700).
- JACAR, 「航空部隊 配置要圖(1945.8.31.)」(Ref: C13070041300). 이 자료는 38도선 남쪽을 대상으로 한 것으로 미군에게 제출하기 위한 것으로 보인다. 여기에 나타난 비행장은 경성, 김포, 용산, 시흥, 수원, 평택, 조치원, 대전, 김천, 군산, 대구, 목포, 진주, 사천, 울산, 밀양, 금호, 삼천포, 부산, 해운대, 제주 등이다.
- 『조선총독부관보』 제3010호, 1937년 1월 29일.
- JACAR, 「朝鮮軍概要史」(Ref: C13070000100), 35~47쪽. 「조선군개요사」는 1945년 12월 5일 마지막 조선 군사령관이었던 고즈키(上月良夫)가 패전 당시 조선군 해체 상황에 대해 천황에게 보고한 내용이다.
- 한 연구에 따르면, 일제강점기 군산비행장 건설은 처음에는 지역 유지들을 중심으로 항공산업을 통한 지방 도시 번영책의 하나로 추진되어 지역 여론도 환영했다고 한다(박진홍, 「일제시대 군산 지역사회의 비행장 건설 여론 형성 과정」, 『전북학연구』 제1집, 2019, 241~270쪽).
- 1935년 조선총독부와 군부가 대구에 비행장을 설치하기로 하자 먼저 비행장이 운영되던 울산비행장에 영향을 미쳤다. 기존에 일본에서 만주로 가는 항로의 중간기착지로 이용되던 울산비행장이 ‘불시착륙장(不時着陸場)’으로 조정되었기 때문이다. 비행장 건설에 투자한 비용을 회수할 수 없게 되자, 울산주민들은 총독부와 군부에 비행대(飛行隊)나 수상비행대(水上飛行隊)를 배치해 사용해줄 것을 진정(陳情)하였다. 비행대나 수상비행대 배치는 군 비행장으로 사용해 줄 것을 요청하는 것이었고, 여기서 민항기의 정기노선이 가장 큰 이익을 내는 비행장이며 군비행장은 이에 대한 차선책으로 인식되고 있다는 사실을 확인할 수 있다(박진홍, 「일제시대 군산 지역사회의 비행장 건설 여론 형성 과정」, 『전북학연구』 제1집, 2019, 266~267쪽).
- 이것은 자료가 부재한 측면도 있을 것이고, 혹은 자료는 존재하나 발굴하지 못한 측면도 있을 것이다. 자료의 부재는 수원비행장이 일제의 패전 직전에 건설을 시작했다는 점에서 제대로 된 자료가 관리되지 못했을 개연성이 있다. 한반도의 비행장과 관련해 다른 지역에 관한 자료는 상당히 많은 자료가 확인되고 있지만, 수원비행장에 대한 직접적인 자료는 확인이 어려운 상태이다. 다른 하나는 일본의 방위연구소 사료실 등에 자료가 있을 수 있지만, 이에 대해서는 추가적인 조사가 필요해 보인다.
- 「朝鮮軍諸施設希望要綱の件(1938.11.20.)」(김윤미 편역, 2021, 『한반도주둔일본군 사료총서⑥ 중일전쟁과 한반도 병참기지화』, 역사공간, 11쪽, 213~217쪽). 문서에는 이 계획이 아직 일본 육군성과 참모본부의 결정이 난 것은 아니므로 비밀로 취급해야 한다고 명시하고 있다.
- 신주백, 2021, 『일제침탈사연구총서 ⑦ 일본군의 한반도 침략과 일본의 제국 운영』, 동북아역사재단, 405쪽.
- 신주백, 2021, 『일제침탈사연구총서 ⑦ 일본군의 한반도 침략과 일본의 제국 운영』, 동북아역사재단, 407쪽.
- 신주백, 2021, 『일제침탈사연구총서 ⑦ 일본군의 한반도 침략과 일본의 제국 운영』, 동북아역사재단, 414쪽.
- 전시 중이나 사변 중에 설치된 일본 제국 육군 및 해군의 최고 통수기관이다.

- 장원장, 『일본군사사』, 시사일본어사, 1994, 265쪽; 김상규, 「조선주둔 일본군의 대외 침략과 군사동원」, 고려대학교 박사학위 논문, 2022, 193쪽.
- 歴史學研究會編, 『太平洋戦争史 IV』, 東洋經濟新報社, 1954, 72-79쪽. 1937~1945년 일본의 항공기생산은 총 7만 226대였는데, 이 중에서 1943~1945년 3년간 생산대수는 5만 5,646대로 79%가 치중되어 있었다.
- 歴史學研究會編, 『太平洋戦争史 IV』, 東洋經濟新報社, 1954, 192~200쪽.
- 「朝鮮軍概要史」, 35쪽, 51~52쪽. 한반도에 주둔한 제17방면군사령부의 ‘결7호 작전 준비요강’은 1945년 3월 하달되었다. 준비요강의 상세내용에 대해서는 군사편찬연구소, 2016, 『한일 군사관계 사료집(근현대 편) 일제 조선주둔군과 6·25전쟁 일본 소해대』, 군사편찬연구소, 294쪽 참조.
- 한반도에 주둔하던 일본군은 시기에 따라 그 명칭이 변화하였다. 1904년 4월 2일 경성(서울)에 도착한 이후 조선주차군사령부(1910.8.24~), 조선군사령부(1918.5.29~)로 개칭하고, 마지막으로 1945년 2월 17일 제17방면군 및 조선군관구사령부가 신설되었다. 제17방면군은 야전부대로 조선의 방위를 담당하고, 조선군관구사령부는 관구의 여러 부대를 통솔하여 보충, 교육, 경리, 위생 및 위수를 담당하였다(『朝鮮軍概要史』, 5쪽, 32~33쪽).
- 「김창규 구술자료」(2013), 현대한국구술자료관(<https://mkoha.aks.ac.kr>). 김창규는 1920년 경기도 시흥군 군지면에서 출생해 경기고등학교를 졸업하고, 1942년 일본 육사(55기)를 졸업하였다. 이후 중국 한커우(韓口)의 공군 비행기지에서 근무했고, 1945년 초 수원비행장에 배치되었다. 광복 이후 서울대 기계과를 입학, 졸업하고, 국군에 대위로 입대하였다. 1950년 11월 공군으로 전과하여 1958년 제5대 공군참모총장을 역임하였다.
- 留守事務所, 「在朝鮮陸軍航空部隊行動概況(1952.1.25.)」(신주백, 2021, 『일제침탈사연구총서 ⑦ 일본군의 한반도 침략과 일본의 제국 운영』, 동북아역사재단, 415쪽, 422쪽 재인용).
- 임종국, 1989, 「일본군의 조선침략사 II」, 일월서각, 130쪽.
- 일제는 방공비행장으로 신경성(김포를 말함 : 필자 주) 비행장을 완성하고 여의도 연병장은 전시에 방공 및 연락비행장으로 사용하도록 하였다. 부산방공을 위해 부산 부근에도 방공비행장을 설정하도록 하였다(『조선군제사실 희망 요강의 건(1938.11.20.)』(김윤미 편역, 2021, 『한반도주둔일본군 사료총서⑥ 중일전쟁과 한반도 병참기지화』, 213~217쪽)).
- 「朝鮮駐劄軍永久兵營官衙及宿舍建築經過概要(1914)」(김천수, 2018, 「日 방위성 소장 ‘한국 용산 군용수용지 명세도’ 소개 및 분석」, 『2018년 4차 군사사 연구논문 발표회』, 군사편찬연구소, 9쪽 재인용).
- 국토교통부·한국항공협회, 『항공정보포털시스템』(<https://www.airportal.go.kr/life/history/his/LiHanKo.jsp>)(검색일 2022.6.2.).
- 국토교통부·한국항공협회, 『항공정보포털시스템』(<https://www.airportal.go.kr/life/history/his/LiHanKo.jsp>)(검색일 2022.6.2.).
- 수원박물관, 2010, 「수원시 세류동지」, 111쪽.
- 한춘옥은 1916년 9월 27일생으로 임시직원 생활을 거쳐 1943년 4월 1일 안릉면사무소 재무계원으로 정식 발령 받아 근무하였다. 이후 1943년 7월 24일에는 호적사무, 1944년 4월 1일부터는 병사(兵事) 사무를 담당하였다.
- 「1천호 농가 사할문제」, 『조선일보』, 1947년 1월 31일; 「수원비행장 부대 농경지에 형무소 사용설로 농민불안」, 『경향신문』, 1947년 1월 22일.

32. 서울고등법원, 「토지인도청구사건-서울고법 64나1743, 제5민사부판결 확정(1965.10.2.)」.
33. JACAR, 「群山飛行場敷地買収の件」(Ref: C01007164900).
34. 「조선군제시설희망요강(1938.11.20.)」(김윤미 편역, 2021, 『한반도주둔일본군 사료총서⑥ 중일전쟁과 한반도 병참기지화』, 216~217쪽).
35. 구체적으로 어떤 부대가 수원비행장 건설작업을 담당했는지는 아직까지 확인되지 않는다. 다만, 일제는 1944년 당시 비행장과 도시의 건설 및 복구를 임무로 하는 특설경비공병대를 편성하고 있었다. 당시 수원지역은 경성사관부에 포함되어 있었던 만큼 경성사관부 산하의 특설경비공병대 403, 특설경비공병대 411이 비행장 건설에 참여했었을 것으로 보인다(JACAR, 「朝鮮軍概要史」(Ref: C13070000100), 133쪽).
36. 이완희, 2014, 『한반도는 일제의 군사요새였다』, 나남출판사, 359쪽.
37. 이완희, 2014, 『한반도는 일제의 군사요새였다』, 나남출판사, 359쪽.
38. 「조선군제시설 희망 요강의 건(1938.11.20.)」(김윤미 편역, 2021, 『한반도주둔일본군 사료총서⑥ 중일전쟁과 한반도 병참기지화』, 213~217쪽).
39. 허광무, 정혜경, 김지정 저, 2021, 『동북아역사재단 일제침탈사 연구총서 34 일제의 전시 조선인 노동력 동원』, 청아출판사, 41~42쪽.
40. 허광무, 정혜경, 김지정 저, 2021, 『동북아역사재단 일제침탈사 연구총서 34 일제의 전시 조선인 노동력 동원』, 청아출판사, 48쪽, 286~289쪽.
41. 허광무, 정혜경, 김지정 저, 2021, 『동북아역사재단 일제침탈사 연구총서 34 일제의 전시 조선인 노동력 동원』, 청아출판사, 176~184쪽.
42. 안흥선, 2015, 「식민지시기 중등 실업교육 연구」, 서울대학교 교육학 박사학위논문, 56쪽.
43. 안흥선, 2015, 「식민지시기 중등 실업교육 연구」, 서울대학교 교육학 박사학위논문, 57쪽.
44. 안흥선, 2015, 「식민지시기 중등 실업교육 연구」, 서울대학교 교육학 박사학위논문, 58쪽.
45. 전성현, 2015, 「일제말기 경남지역 근로보국대와 국내 노무동원」, 『역사와 경계』 제95호, 200~201쪽.
46. 박환, 2011, 『사진으로 보는 수원지역 근대교육』, 수원문화원 수원학연구소, 131쪽.
47. 박환, 2011, 『사진으로 보는 수원지역 근대교육』, 수원문화원 수원학연구소, 137쪽.
48. 여기서 수원여상은 1944년 일제가 수원상업학교(현 수원고등학교)에 여자상업과정을 개설하려는 압력에 의해 운영되었다. 말이 좋아 여자상업학교이지 실제로는 전쟁에 유용하게 쓰기 위한 여자 기간병의 양성이나 마찬가지로였다. 공부를 가르치는 것은 뒷전이고 부상병 간호나 비행장 관리 등 자신들의 목적에 부응하는 프로그램에만 열성이었다. 광복 후 학교에서는 여학생을 모두 매향여중과 수원여중으로 보내고 다시 전처럼 남자학교로 전환하였다(「염상균의 수원이야기」 16, 『e-수원뉴스』(https://news.suwon.go.kr/\_Ext/news/viewPrint.php?reqIdx=125895857645688611, 검색일 2022.9.1.).
49. 「염상균의 수원이야기」 16, 『e-수원뉴스』(https://news.suwon.go.kr/\_Ext/news/viewPrint.php?reqIdx=125895857645688611, 검색일 2022.9.1.).
50. 방우영은 수원비행장을 해군비행장이라고 기억하고 있으나, 이것은 다소 잘못된 것으로 보인다. '해군상사'에 대한 언급은 당시 평택비행장이 해군비행장이었던 만큼 그곳의 감독관들이 수원비행장 건설에 동원되었을 개연성을 보여 주는 대목이다.
51. 방우영, 2008, 『나는 아침이 두려웠다』, 김영사, 339쪽.
52. 「김창규 구술자료」(2013), 현대한국구술자료관(https://mkoha.aks.ac.kr); 서울고등법원, 「토지인도청구사건-

- 서울고법 64나1743, 제5민사부판결 확정(1965.10.2.)」, 광복 직전 국내 진공작전을 계획하던 광복군에서 파악한 국내 비행장에서도 수원비행장은 포함되지 않고 있다(김경록, 2008, 「해방 이후 남북한의 공군력 인식과 한국전쟁 준비과정」, 『군사』 제67호, 174~175쪽).
53. 태평양전쟁 당시 일본 육군은 다섯 개의 항공군을 유지하고 있었다. 제1항공군의 작전지역은 일본 본토, 제2항공군은 소련과 국경을 맞대고 있는 만주, 제3항공군은 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아 등 동남아시아, 제4항공군은 서태평양과 필리핀, 제5항공군은 중국과 조선이었다. 이후 일본 육군은 오키나와 특공작전을 시행하기 위해 1944년 12월 제6항공군을 신설하게 된다(길윤형, 2012, 『나는 조선인 가미가제다』, 서해문집, 150쪽).
54. 「김창규 구술자료」(2013), 현대한국구술자료관(https://mkoha.aks.ac.kr).
55. 일본 육군사관학교 출신 조선인 육군항공대 항공병 장교들(https://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=dreamolkgr&logNo=221051013180, 검색일 2022.8.27.).
56. 「김창규 구술자료」(2013), 현대한국구술자료관(https://mkoha.aks.ac.kr).
57. 길윤형, 2012, 『나는 조선인 가미가제다』, 서해문집, 90쪽.
58. 이완희, 2014, 『한반도는 일제의 군사요새였다』, 나남출판사, 388쪽.
59. 국토교통부-한국항공협회, 『항공정보포털시스템』(https://www.airportal.go.kr/life/history/his/LfHanKo.jsp, 검색일 2022.6.2.).
60. 박환, 2011, 『사진으로 보는 수원지역 근대교육』, 수원문화원 수원학연구소, 137쪽.
61. 이완희, 2014, 『한반도는 일제의 군사요새였다』, 나남출판사, 391쪽.
62. 「7th Infantry Division G-2 Periodic Report(1945.9.25.)」.
63. 「7th Infantry Division G-2 Periodic Report(1945.9.26.)」.

003

## 미군정기 미군의 수원비행장 접수와 관리



# SRI

## 수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

## 수원학연구원

### 1. 광복 당시 한반도의 일본군 기지 관리

1945년 8월 15일 일본의 패망으로 한반도는 광복이 되었다. 이어서 9월 6일 미 제24군 선발대가 항공편으로 김포비행장에 도착해 일본군 및 조선총독부와 미군의 주둔에 관한 협의가 이루어졌다. 이어서 9월 8일에는 미 제24군사령관 하지 중장이 제7사단과 함께 인천항에 상륙한 뒤 서울에서 일본군의 항복문서를 조인하였다.<sup>1</sup> 그러나 38도선으로 나뉜 한반도의 남과 북은 미군과 소련군의 군정이 실시되었다. 이를 통해 수원비행장을 포함해 한반도 남쪽에 일제가 건설한 군사시설은 미군의 관리 아래 놓이게 되었다.

한반도 남쪽에 주둔한 미군은 1945년 9월 25일 연합군 최고사령부 ‘점령지령 제2호’를 하달하였다. 이것은 한반도에 남겨진 일본군의 장비와 시설에 대한 기본적인 처리 방침을 담고 있다. 그 내용을 보면 전투용 장비는 정보 분석 및 연구용으로 사용하거나 기념품 및 전리품으로 사용할 것을 제외하고 나머지는 파괴해야 하며, 민간 소비재로 사용할 수 있는 보급품은 민간인에게 공급하도록 하였다. 군사시설은 추후 지시가 있을 때까지 그대로 지키고 있도록 했다.<sup>2</sup>

미군에 의한 군정이 실시되면서 일본에 주둔하던 미 제5공군은 연합군 최고사령부 지령(SCAPIN 301호) ‘민간항공 폐지에 관한 지시각서’를 하달하고, 한반도에 있는



<표 1> 수원비행장 항공기 및 항공기재 보유 현황

(1945년 8월 31일 현재)

품목	수량	사용종 (수송연락용)	고장	단위		
비행기	대형(쌍발)기	28	4	6	機	
	소형(단발)기	43	2	18	機	
	계	71	6	24	機	
	예비발동기	149			基	
	예비프로펠러	106			本	
항공기지 기재	시동기	1	3		臺	
	비행기급유기	4	21		臺	
	착륙장조명기	0	6		臺	
	배토차	0			臺	
	이동기중기	0	3		臺	
	□인기	0	1		臺	
	골유가열기	0			臺	
	전압기	1			臺	
	자동차	3	52		臺	
	폭탄장비기				臺	
화기	경기관총	5			총	
	고사기관포				문	
	항공용	포	88			문
		총	69			문
연탄	항공연료	500				
	폭탄	15.3				
	기관총(포)탄	37.7			만발	

출처 : JACAR, 「在南鮮日本軍部隊概況報告—集部隊 兵器概數—覽表」(Ref: C13070041100).

비고 : 판독이 어려운 내용은 □으로 표기함

1945년 9월 9일 촬영된 항공사진은 당시 수원비행장의 모습을 보여 주는 중요한 자료이다. 당시 미 해군의 항공모함 Antietam(CV-36)호의 정찰기가 촬영한 이 사진에는 수원비행장의 활주로와 활주로 주변의 항공기들이 확인된다. 미군은 1945년 9월 8일 인천에 상륙한 뒤 정찰기를 이용해 한반도 남쪽의 주요 도시와 군사시설 등에 대한 항공사진 촬영을 실시하였다. 수원비행장에 대한 항공사진도 이 작업의 일환으로 기록된 것이다.

이 항공사진을 보면 흰색으로 보이는 활주로가 V자 모양으로 만들어져 있는 것이 확인된다. 일본군 자료에는 사진 중앙에 있는 주 활주로가 길이 1,560m, 폭 60m로 기록되어 있다. 활주로 위에는 1대의 항공기가 식별되고, 사진 우측 부분에는 2열로



수원비행장 항공사진을 촬영한 미 해군 정찰기(1945년 9월 8일)

정렬되어 있는 항공기 100여 대가 확인된다. 또 사진의 우측 상단 부분에는 비행장 지원 용도로 보이는 각종 건물과 시설들이 보인다.

1940년대 건설된 비행장 중에서 현재까지 격납고가 남아 있는 곳 중 하나가 제주도의 알뜨르비행장이다. 알뜨르비행장은 일제강점기 제주도 대정읍 지역에 건설된 비행장으로 당시 운용하던 항공기가 수원비행장의 것과 유사했기 때문에 항공기를 보관하던 격납고의 모습도 수원비행장과 유사했을 것이다. 알뜨르비행장에는 현재 19기의 격납고가 온전히 남아 있다. 수원비행장에도 일제강점기 이 같은 격납고가 만들어지고, 미군정기에도 남아 있었을 것이다.

1945년 광복 직후 미 육군 지도창(Army Map service)에서 제작한 지도(1:50,000) 중 수원비행장에 관한 부분이다. 이 지도는 각각의 도엽번호가 다른 두 장의 지도를 합친 것으로 좌표선의 모양은 일치하지 않지만, 지형과 시설의 형태는 참고할 수 있



← Track and trail RAILROADS

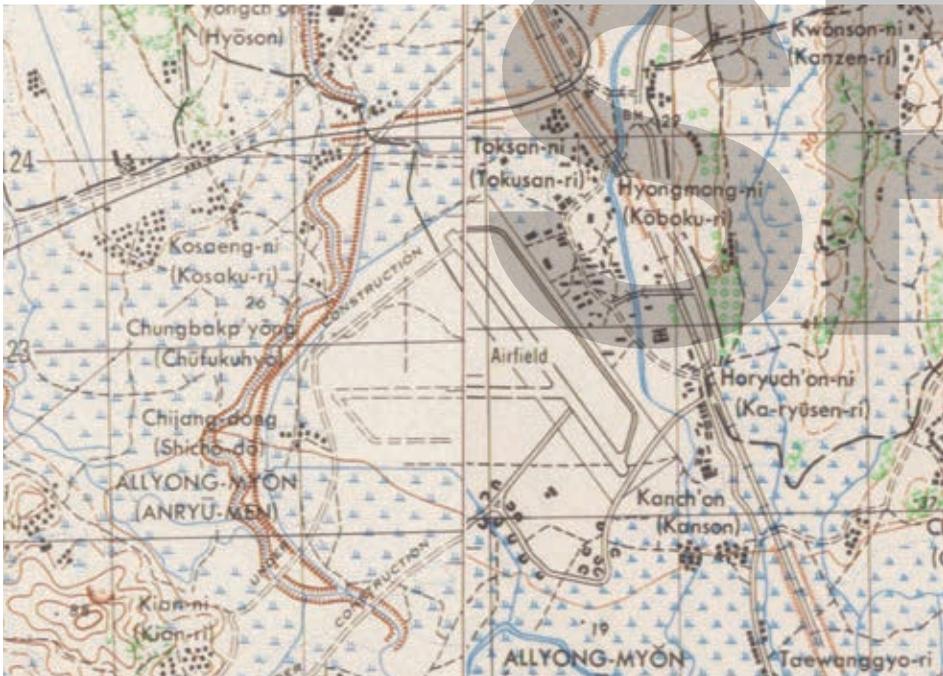
항공기 →

수원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원  
수원

1945년 9월 9일 미 해군 항공모함(USS Antietam호, CV-36) 소속 항공기가 촬영한 수원비행장(국사편찬위원회 제공) 흰 점선 부분을 보면 2열로 정렬되어 있는 100여 대의 항공기가 확인된다.



알뜨르비행장 격납고(2021년 1월 4일)



1945년 미 육군 지도창에서 제작한 지도에 그려진 수원비행장(미 텍사스대학교 도서관 제공)

# 수원시정안연구원

## SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구원

### 3. 수원비행장 주둔 일본군의 철수

미군의 남한 진주와 함께 일본군의 무장 해제와 한반도 철군이 시작되었다. 북위 38도 이남에 주둔하던 일본군의 분국 송환은 9월부터 수송이 개시되어 하루 4,000~5,000명을 목표로 11월까지 완료될 예정이었다.<sup>9</sup> 일본군은 미군의 요구에 따라 1945년 9월 10일 18시까지 필요한 병력을 제외하고 나머지는 모두 수원 이남으로 철수시켰다.<sup>10</sup>

1945년 8월 한반도에 주둔하던 일본군은 23만 명가량이었다. 제17방면사령관 겸 조선군관구사령관이었던 고즈키 요시오(上月良夫)의 보고에 따르면 지상 2군, 9사단, 5사관구, 2혼성여단과 3요새 및 항공 1군 1사단을 근간으로 하였다. 이 중에서 38도선 이남의 부대는 약 13만 명의 지상군과 약 4만 명의 항공군 등 17만 명이었다.<sup>11</sup>

일본군의 한반도 철군에 대한 사항은 고즈키 요시오 사령관의 조군특명(朝軍特命)을 통해 확인할 수 있다. 1945년 9월 13일 조선군관구의 조군특명 제1호(번역본)는 다음과 같다.<sup>12</sup>

다. 이 지도를 보면 오른쪽 상하로 경부선 철로가 있고, 철로 왼쪽으로 수원천(청색)이 흐르고 있다. 수원천에는 통행을 위한 다리도 식별된다. 'Airfield'라고 표기된 현재의 수원비행장에는 활주로와 유도로가 보인다. 또한, 비행장 지역 내부에는 관련 시설로 보이는 여러 채의 건물도 표시되어 있다.

활주로가 시작하는 지점(지도 중앙 하단)에는 약 15개의 비행기 보관시설인 격납고(이글루)가 보인다. 비행장을 가로지르는 선(--)도 보이는데, 지도의 범례에는 이것이 'Track and trail RAILROADS'로 표기되어 있다. 비행장 남쪽과 비행장 내부에는 논도 보인다. 1:50,000 지도에서 1칸의 길이는 1km인데, 이를 고려해 보면 활주로는 약 1,500m 정도로 보인다. 활주로 좌측에는 보조 활주로, 우측에는 유도로가 보이며 좌측 지역에 적색표시는 하천의 제방이다. 또 비행장 내부 시설들이 공사 진행 중(Construction)인 것으로 표기되어 있다. 이 지도를 보면 1945년 광복 당시 수원비행장은 1개의 활주로만 완성되어 있고, 기타 활주로 또는 유도로는 공사가 진행 중이었음을 알 수 있다. 1945년 9월 9일 미 해군의 정찰기가 촬영한 항공사진은 지도 중앙의 'Airfield'라는 영어 글자 아래의 두 갈래로 갈라진 지점 상공에서 촬영한 것으로 보인다.

#### 조군특명 제1호

조선군관구 명령 9월 13일 15:00 대전

- 나는 9월 9일 16시 30분 미국군 태평양방면 최고사령관의 대표자인 재조선 미국군사령관 제24군단장과 북위 38도 이남의 조선에 있는 모든 일본 육군부대의 항복에 관한 정식 조인을 완료하였다.  
항복서 정문(正文)은 별지와 같다.  
조선총독부는 미 제24군단장의 지령에 의해 그 직무를 수행한다.
- 각 병단(부대) 및 각 사단구는 별도로 명령하는 것 외 이미 시달한 바에 따라 정전처리의 준비를 속행해야 한다.
- 각 경비 담임관은 미군이 진주하는 사이에 의연 경비를 담임하는 한편 치안 유지에 지원 후에는 접거치 않도록 해야 한다.
- 세부 항목에 관해서는 참모장의 구두 하달로 지시한다.  
조선군관구사령관 고즈키 요시오(上月良夫)

이 명령은 한반도에 주둔한 일본군이 미군에 항복했고, 정전 처리 준비를 시행할 것이라는 것이다. 이후 9월 18일자 조선군관부 명령 조군특명 제5호를 통해 수원연락반 설치를 지시하고 있다.<sup>13</sup>

#### 조군특명 제5호

조선군관부 명령

9월 18일 10:00 대전

- 군은 수원연락반을 설치하도록 한다.
- 경성사관구사령관은 속히 별지에 준거하여 수원연락반을 설치해야 한다.
- 제5항공군사령관은 수원연락반 요원으로 장교 1명, 하사관 약간 명을 수원에 파견하고 경성사관부사령관의 지휘 아래 편입시키도록 한다. 지휘변경 시기는 수원에 도착하는 때로 한다.
- 세부 항목에 관해서는 참모장이 지휘한다.  
조선군관구사령관 고즈키 요시오(上月良夫)

수원연락반은 대좌 또는 중좌를 반장으로 약 10명 정도로 편성되었다. 수원연락반

은 한반도를 떠나기 위해 남하하는 일본군들이 수원지역을 지날 때 이들을 수용, 급양, 후송하는 업무를 담당하였다. 연락반은 수원 이남으로 일본군이 후퇴하면서 각 지역마다 추가로 신설 운영되었다.

수원에 주둔했거나 통과한 일본군은 1945년 9월 25일을 끝으로 완료되었다. 이 날 짜로 내려진 조군특명 제12호에는 수원연락반과 보병 제1보충대의 수원 재류 1중대를 9월 26일부로 철거해 평택으로 이전하라는 지시가 담겨 있다.<sup>14</sup> 이것은 미 제7사단의 9월 26일자 보고 내용과 동일한 것이다. 미군 보고서에는 일본군의 마지막 병력이 1945년 9월 25일 17시를 기해 수원비행장을 떠났다고 기술하고 있다.<sup>15</sup> 결국 수원과 수원비행장에 주둔했던 일본군은 9월 25일자로 수원에서 완전히 철수하였다.

#### 4. 미군의 수원비행장 관리

광복 이후 수원비행장은 누가 관리했을까? 이 부분을 확인하기 위해서는 일제강점기부터 한국전쟁 이후 한국 공군이 수원비행장을 관리할 때까지 토지 관리 주체의 변화 과정을 함께 살펴볼 필요가 있다. 일제강점기 비행장 건설 이전과 건설 그리고 광복과 미군정기, 한국정부 수립, 한국전쟁과 전후시기에 비행장으로 사용된 토지의 관리에 대해 그 변화 과정을 정리할 필요가 있는 것이다.

현재까지 이에 관한 연구나 자료를 확인할 수 있는 자료는 매우 제한적이다. 이 가운데 한국의 법원에서 수원비행장의 토지 관리에 대한 사항을 확인한 자료를 찾아볼 수 있다. 그것은 1965년 한국 법원에서 비행장 지역 토지와 관련된 소송사건에 대한 판결문이다.<sup>16</sup> 이 판결문은 비록 ‘토지인도청구’라는 하나의 소송사건에 관한 것이지만, 수원비행장 토지의 변화 과정을 확인할 수 있는 중요한 사항이 담겨 있다.

1965년 10월 2일 서울고등법원의 ‘토지인도청구사건’ 판결문(사건번호 64나1743 제5민사부판결)은 비록 민간인들 간의 토지에 관한 다툼을 다룬 것이지만, 판결문 내용에는 수원비행장의 건립 시기와 그 과정을 국가기관인 법원이 공식적으로 확인해 준다는 점에서 의미가 있다. 이 판결문에 수록된 비행장과 관련된 주요 내용을 요약하면 다음과 같다.

· 이 사건 토지(비행장과 그 주변 일부 토지를 말함 : 저자 주)는 원래 농지로 있던 것을

1944년경 당시 일본 육군성에서 비행장을 건설하기 위하여 매수한 토지임.

- 비행장 공사로서 주 활주로가 준공되고 보조 활주로 건설을 위한 매립공사가 진행 도중 8·15해방을 맞게 되어 위 비행장 건설공사가 중단됨.
- 해방 후에는 자연히 일반 사람들이 들어가서 경작을 하게 되었으며 미군정기에 소위 적산 농지로 취급되어 1946~1948년 신한공사, 중앙토지행정처를 거쳐 정부 수립 후 귀속농지 관리국에서 관리함.
- 1949년에 우리나라 공군당국에서 위 비행장 시설과 같이 이 사건 토지를 인수 관리하게 됨.
- 그러다가 1950년에 6·25사변이 일어나서 1951년에 수복이 되자 이 비행장 시설을 미국 공군이 인수 관리함.
- 1953년에는 우리나라 공군이 인수하여 계속 관리함.
- 이 사건의 토지를 비롯하여 위 비행장 시설에 직접 제공되지 않는 부분은 1949년도에 한국 공군이 인수한 후에도 공군 당국과의 임대차계약에 의하여 일반 사람들이 농사를 지었음.
- 1951~1952년 미 공군에서 관리하던 동안은 주위에 철조망을 쳐서 농사를 짓지 못하였음.
- 1953년에 한국 공군에 인수한 후에는 다시 위와 같은 임대차계약을 맺고 철조망 내부에 들어오기 위한 출입증을 받아서 농사를 짓고 있었으나 그 계약은 1년을 기한으로 하여 다년생 식물재배를 금지하였고 1년이 지나면 다시 새로운 계약을 맺기로 함.
- 이 사건 교환계약이 맺어지게 된 경위는 원래 일본 육군성에서 건설하려던 비행장은 주 활주가 현재의 활주로보다 짧았는데, 미국 공군에서 위 비행장을 인수한 후에 이 활주로를 더욱 연장하게 되어 이 활주로 연장부분에 있는 일반 민유지를 정부에서 징발하고 그 대신 이 사건 토지가 위치한 부분은 원래 일본 비행장 때의 보조 활주로 및 비행기 은익장소에 이르는 도로 또는 고사포를 설치한 장소로서 1951년과 1952년은 미국 공군이 그대로 비행장 용지로 철조망을 둘러 확보하여 두었으나 1953년도에 한국 공군에서 인수한 후에는 위에서 본 바와 같이 출입증에 의하여 농사를 짓고 다시 1955년경부터는 직접 비행장 용지에 필요성이 희박하게 되어 철조망을 철거하여 경작을 시켜 왔음.
- 이 사건 토지는 1944년경에 국유재산 중의 행정재산으로 매수되어 1963년 7월 6일 용도 폐지가 될 때까지 절차상으로 행정재산의 성질을 잃은 사실이 없음.

판결문 내용을 근거로 수원비행장 토지에 대한 시기별 관리 주체를 정리하면 <표 2>와 같다. 이 토지는 1944년 일본 육군성에서 비행장 건설을 위해 매수한 이후 공사를 진행하던 중 광복을 맞아 공사가 중단되었다. 1946년 미군정은 이 토지를 적산 농지로 취급해 신한공사와 중앙토지행정처에서 관리하도록 하였다. 1948년 한국 정

부가 수립된 이후에는 농림부의 귀속농지관리국에서 관리하였고, 1949년 10월 1일 한국 공군이 독립한 이후에는 공군에서 관리하였다. 한국전쟁이 발발한 이후에는 미국 공군에서 인수해 관리하였고, 1954년부터는 다시 한국 공군에서 관리하고 있다.

<표 2> 수원비행장 토지 관리 변화

시기	관리주체	내용	비고
1944년	일본 육군성	비행장 건설을 위해 토지를 매수 (행정재산)	주 활주로 준공, 보조 활주로 건설을 위한 매립공사 중 광복(건설공사 중단)
1945년 8월 광복 후		일반인들이 경작	
1946~1948년	미군정	적산농지 취급, 신한공사, 중앙토지행정처에서 관리	
1948년 8월 이후	한국 정부	농림부 귀속농지관리국에서 관리	한국 정부 수립(1948년 8월 15일)
1949년	한국 공군	비행장 시설과 토지 인수 관리	공군 창군(1949년 10월 1일)
1951년 1월 수원 수복과 미군 주둔	미국 공군	비행장 시설을 미국 공군이 인수 관리	유엔군 수원 재탈환(1951년 1월 27일)
1954년	한국 공군	비행장 인수 관리(계속)	

출처 : 서울고등법원, 「토지인도청구사건-서울고법 64나1743, 제5민사부판결 확정(1965.10.2.)」을 토대로 정리.

1945년 9월 1일 미군정은 ‘24군단 야전명령 제55호’에 따라 모든 일본인의 재산을 찾아내 권리를 확보하라는 지시를 받았다. 그러나 미군정이 명확한 방침을 제시하지 않았기 때문에 광복 직후 한반도 토지 소유권에 대한 혼란도 초래되었다. 이런 상황에서 ‘악의적인 선전’ 및 일부 조선인에 의한 불법 접수사건 등이 발생하기도 하였다. 이에 대해 미군정은 1945년 9월 25일 법령 제2호(폐전국 재산의 동결 및 이전 제한의 건)를 공포해 일본인 재산의 매매와 취득을 금지시키자 안정을 되찾았다.<sup>17</sup> 이어서 미군정은 1945년 12월 6일 법령 제33호(조선 내 소재 일본인재산권 취득에 관한 건)를 공포해 일체의 일본인 공·사유 재산을 1945년 9월 25일부로 군정청이 취득했음과 아울러 그 재산 전부를 소유하였다. 이어서 12월 19일 관재령 제3호를 발표해 아직 미군의 기관에 의해 징발되지 않은 모든 토지는 신한공사가 관리하라고 지시함으로써 일본인 보유 토지에 대한 관리 권한이 신한공사에 있음을 명확히 하였다.<sup>18</sup>

여기서 신한공사(新韓公社)는 1946년 2월 21일 미군정 법령 제52호 제1조에 따라 설립된 기구였다. 미군정은 신한공사를 설립해 동양척식주식회사의 토지 및 재산과

일본인 지주의 토지를 인수함으로써 당면한 농촌, 농업, 농민 문제에 대처하고자 하였다.<sup>19</sup> 신한공사의 명령계통은 군정장관을 정점으로 민정장관을 거쳐 신한공사 총재이자 경영책임자인 미군 장교로 이어졌다. 신한공사의 최고정책결정 기구로는 이사회가 있었다.<sup>20</sup> 신한공사가 법령에 의해 설립되기 전 6개월 동안은 ‘동척관리위원회’에서 담당하였다.

서울고등법원의 판결문에 따르면 광복 이후 수원비행장 토지는 신한공사와 중앙토지행정처에서 관리한 것으로 되어 있다. 그런데 여기서 한 가지 의문이 제기된다. 신한공사는 한반도의 일본인 소유 토지와 재산을 관리했는데 이 범위에 군사용도의 비행장도 포함되었는가 하는 부분이다.

신한공사는 1945년 12월 19일자 관재령 제3호에 의해 일본인(자연인, 법인) 소유 토지와 법령 제52호에 의한 이전의 동양척식주식회사 소유지를 관리하였다. 다만, 귀속토지 중에서 일본의 육·해군성 소유 토지는 별도 법령에 의해 미군에 징발되어 관리되고 있었다. 1945년 9월 28일 제정되고 다음 날부터 시행된 미군정법령 제4호(일본 육해군성 재산에 관한 건)의 제1조는 “육해군의 각종 재산은 매매, 취득, 양도를 금지한다.”고 되어 있고, 제2조에서는 “조선 내의 일본군 재산은 미국의 소유가 되었으니, 미국이나 연합국의 허가 없이 이를 점유하는 것은 불법”이라고 명시되어 있다.<sup>21</sup> 또한 한 연구에 따르면 당시 일본군 재산은 귀속재산을 관할하는 관재처와는 별도의 독립기관인 ‘물자영단’이라는 곳에서 관할했던 것으로 되어 있다.<sup>22</sup>

따라서 미군정기 군정청 법령과 1965년 서울고등법원의 판결문 등을 종합해 보면 수원비행장은 일본 육군성 소유의 토지였기 때문에 미군에 의해 관리되었을 것이다. 그러나 실제로 군대가 주둔하지 않았기 때문에 1949년 12월 한국 공군 기지부대가 주둔하기 이전까지는 농지로 이용되기도 했기 때문에 이를 신한공사가 종합해 관리했었을 것으로 보인다. 다만, 이러한 토지 소유와 관리에 대해서는 추가적인 연구가 필요해 보인다.

한편, 신한공사는 1948년 3월 22일부 군정법령 제173호로 중앙토지행정처가 설치되면서 해산되었다.<sup>23</sup> 중앙토지행정처 설치에 관한 법령의 1조 목적에는 “본영은 토지를 소유치 못한 소작농민에게 전 일본인 소유의 농지를 방대하여 소작농민으로 하여금 자립 농지 소유자가 되도록 협조하며 토지 소유권을 광범위로 보급시켜 조선의 농업을 발달시킴으로써 목적함”이라고 밝히고 있다. 중앙토지행정처장은 신한공사와 마찬가지로 군정장관이 임명하였다.

중앙토지행정처에 대한 법령 제4조에는 행정처의 직무와 책임 8가지를 명시하고 있

다. 그 내용을 보면, 가장 첫 번째로 “행정처로 귀속된 농지를 처분하며 처분이 완료될 때까지 차를 행정처에서 관리함. 행정처는 행정처에 귀속된 기타 재산도 차를 처분할 권한이 유함”이라고 되어 있다. 이러한 내용은 당시 비행장 토지의 임대와 처분 등에 관한 모든 권한을 중앙토지행정처가 가지고 있었음을 의미한다.

중앙토지행정처는 정부 수립 이후인 1948년 10월 11일 농림부로 이관되었다. 농림부로 이관된 이후 중앙토지행정처의 활동은 중지되었다. 농림부는 11월 4일 농림부 직제를 공포하고 1949년 1월 6일 귀속농지관리국을 신설해 귀속농지 업무를 담당하였다.<sup>24</sup> 이렇듯 미군정기 수원비행장을 관리했던 조직은 신한공사와 중앙토지행정처였고, 이것은 대한민국 정부 수립 후 농림부 귀속농지관리국으로 이어졌다.

## 5. 형무소 노역장으로 사용된 수원비행장

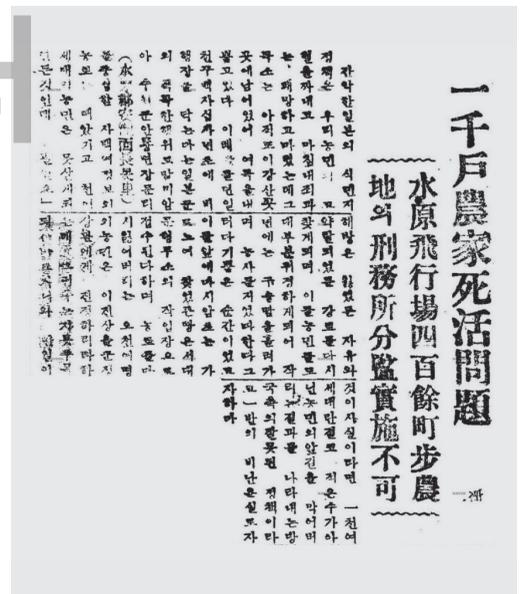
일본의 비행장 건설은 광복을 맞아 공사가 중단되었다. 이후 신한공사에 의해 관리되던 비행장 토지는 1947년 하나의 사건을 겪게 된다. 당시 『조선일보』와 『경향신문』에는 비행장에 서대문형무소의 죄수들 노역장이 생긴다는 기사가 보도되었다.



### 「1천 호 농가 사할문제」

간악한 일본의 식민지정책은 우리 농민의 고향을 찢내고, 마침내 죄과는 패망하고 말았는데, 그 독소는 아직도 이 강산 곳곳에 남아 있어 여력을 내뿜고 있다.

이례를 들면 1944년 초에 비행장을 닦는다는 일본군의 극악한 행위로 말미암아 수원군 안롱면 장지리를 총실한 사백여 정보의 농토는 빼앗기고 천여 세대의 농민은 못살게 되었던 것인데 팔일오 해방은 잃었던 자유와 약탈되었던 강토를 다시 찾게 되며 이들 농민들도 대부분 귀경하게 되어



수원비행장 내 농지가 서대문형무소 작업장으로 사용될 계획이라 경작지를 잃게 된 농민(『조선일보』 1947년 1월 31일)

작년에는 구술 땅을 흘려가며 농사를 지었다 한다. 그러다가 기쁨은 순간이었고, 이들 앞에 다시 암초는 가로노여 찾았든 땅은 서대문형무소의 작업장으로 접수된다 하며 농토를 다시 잃어버리는 오천여 명의 농민은 이 진상을 군정장관에게 진정하리라 하는데, □□□□는 자못 주목되□□□□니와 만일 이것이 사실이라면 1천여 세대란 결코 적은 수가 아닌 농민의 앞길을 막아 버리는 결과를 나타내는 당국 측의 잘못된 정책이라고 일반의 비난은 실로 자자하다.

『조선일보』 1947년 1월 31일

「수원비행장 부대 농경지에 형무소 사용설로 농민 불안」

공용정수라는 명목으로 수백 정보의 금전옥담을 조선농민으로부터 약탈하여 조선 청장년의 피와 땀으로 공사를 계속하던 이른바 수원비행장 부대 농경지는 해방 이후 신한공사 관리 아래 천여 명 소작인들이 경작을 하여 오고 있었는데 지난 가을부터 서울 서대문형무소에서 분감옥(分監獄)을 설치하는 동시에 비행장 소속 토지 전부를 죄수 노역경작지로 쓰게 된다는 풍설이 떠돌아 천여 명 소작인들은 짙은 불안에 싸여 있다. 현재 경작을 하고 있는 천여 명 소작인들은 대부분이 일직이 피눈물을 뿌리며 왜적에게 조상대대로 물려 오던 토지를 비행장기지로 빼앗겼던 억울한 농민들과 해방 이후 해외에서 돌아온 전재동포들로서 만일 형무소에서 이들에게 한마디 사전 양해도 없이 앞으로 소작권을 이항하게 된다면 천여 명 소작인들의 생로는 암담한 난관에 봉착하는 동시에 신한공사와 형무소에 대한 원성이 높을 것으로 일반은 신중 적절한 조치가 있기를 갈망하고 있다 한다.

『경향신문』 1947년 1월 22일

당시 보도 내용을 토대로 수원비행장 관리를 살펴보면 다음의 네 가지 사항을 확인할 수 있다. 첫째, 수원비행장은 1944년 초 일제에 의해 건설이 추진되었는데, 400여 정보의 농토가 수용되었고 주민들은 강제로 이주되었다. 둘째, 광복 이후에는 미군정하에서 신한공사에 의해 수원비행장 토지를 관리하였으며, 1,000여 명의 소작인들이 400여 정보를 경작하였고, 이것은 1946년 농사까지 이어졌다. 특히 여기서 소작인들은 비행장 건설 이전 이곳의 토지를 소유했던 경작자와 해방 이후 해외에서 돌아온 전재(戰災) 동포들이었다. 셋째, 1946년 가을 경작이 끝나 가던 무렵 서울 서대문형무소의 분감옥(分監獄)이 이곳에 설치된다는 소문이 돌기 시작하였다. 비행장 소속 토지 전부를 죄수들의 노역경작지로 쓰게 된다는 것이었다. 이에 대해 농민들의 원성이 높아지고, 이러한 사정을 미군정장관에게 진정할 계획이라는 것이



수원비행장 내 농지가 서대문형무소 작업장으로 사용될 계획이라 경작지를 잃게 된 농민(『경향신문』 1947년 1월 22일)

# 수원시정연구원

## SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구센터

다. 이후 비행장 토지가 어떻게 사용되었는지는 확인하기 어렵다. 그러나 1949년 10월 무렵 한국 공군에서 이곳 비행장을 인수하기 위해 찾았을 때 안양교도소 수감자의 노역장으로 옥수수 농사를 짓고 있었다는 점이 확인된다.<sup>25</sup> 이 점에 대해서는 제4장에서 살펴보겠다.

## 註

- 「朝鮮の状況報告(1945.11.),(군사편찬연구소, 2016, 『한·일 군사관계 사료집(근현대 편) 일제 조선주둔군과 6·25전쟁 일본 소해대』, 303~304쪽).
- SCAP, 「Occupation Instructions No. 2(25 Sept. 1945)」; 국사편찬위원회, 『주한미군사 1』, 2014, 406쪽. 한편 일본군도 자신들의 무기 처리에 대해 처분 지침을 하달하였다. 일본군은 '종전 후의 병기처리'에 대해 미군은 일본군에 대해 38도선 이남 군대의 장비, 병기 탄약은 경성, 인천, 군산, 목포, 제주, 부산, 기타에 집적하라고 명하는 외에 비행기, 자동차 등은 비행장에 정리를 명함에 따라 그대로 실행하였다. 비행기는 발동기(發動機)를 제외하고 자동차는 일본군의 수송에 대여하고, 화포, 소총, 기관총 및 탄약은 각각 집적소 부근의 바다 속에 투기했다고 기록하고 있다(『朝鮮軍概要史』, 133쪽).
- 「공군사 지문위원회 회의록(2010.5.6.)」 34~35쪽(공군역사기록관리단, 『공군사 1집 개정판』, 공군본부, 23쪽 각주 17).
- SCAP, 「Occupation Instructions No. 2(25 Sept. 1945)」.
- GHQ USAFFAC, letter to subordinates, AG 686, 「Release of Airfields」(25 Sept. 1945)(X X IV Corps G-3 files); 국사편찬위원회, 2014, 『주한미군사 1』, 415~416쪽.
- 국사편찬위원회, 2014, 『주한미군사 1』, 416쪽.
- 「朝鮮軍官區命令 朝軍特命 第16号 昭和20年9月27日」(김영숙 편역, 2021, 『한반도주둔일본군 사료총서⑧ 아시아 태평양전쟁과 조선군의 동원·개편·해체』, 역사공간, 218쪽. 특히 이 명령에 포함된 '비행기 사용 규정'에는 허가된 비행기의 경우 양 날개 및 동체에 흰 바탕에 녹색 십자를 심벌로 하며, 적색 깃발을 달도록 되어 있었다.
- 「매일신보」, 1945년 9월 3일.
- 「朝鮮の状況報告(1945.11.),(군사편찬연구소, 2016, 『한·일 군사관계 사료집(근현대 편) 일제 조선주둔군과 6·25전쟁 일본 소해대』, 308쪽).
- 「朝鮮の状況報告(1945.11.),(군사편찬연구소, 2016, 『한·일 군사관계 사료집(근현대 편) 일제 조선주둔군과 6·25전쟁 일본 소해대』, 303~304쪽).
- 「第17方面軍司令官 兼 朝鮮軍官區 司令官 上月良夫(1945.12.5.)(김영숙 편역, 2021, 『한반도주둔일본군 사료총서⑧ 아시아태평양전쟁과 조선군의 동원·개편·해체』, 역사공간, 127쪽).
- 「朝鮮軍官區命令 軍作命甲 第49号 昭和20年9月13日」(김영숙 편역, 2021, 『한반도주둔일본군 사료총서⑧ 아시아 태평양전쟁과 조선군의 동원·개편·해체』, 역사공간, 197쪽).
- 「朝鮮軍官區命令 朝軍特命 第5号 昭和20年9月18日」(김영숙 편역, 2021, 『한반도주둔일본군 사료총서⑧ 아시아태평양전쟁과 조선군의 동원·개편·해체』, 역사공간, 205쪽).
- 「朝鮮軍官區命令 朝軍特命 第12号 昭和20年9月25日」(김영숙 편역, 2021, 『한반도주둔일본군 사료총서⑧ 아시아 태평양전쟁과 조선군의 동원·개편·해체』, 역사공간, 210쪽.
- 「7th Infantry Division G-2 Periodic Report(1945.9.26.)」.
- 서울고등법원, 「토지인도청구사건-서울고법 64나1743, 제5민사부판결 확정(1965.10.2.)」.
- 최영목, 2004, 『미군정기 신한공사 연구』, 건국대학교 사학과 박사학위논문, 226쪽; 「朝鮮の状況報告(1945.11.),(군사편찬연구소, 『한·일 군사관계 사료집(근현대 편) 일제 조선주둔군과 6·25전쟁 일본 소해대』, 319쪽).
- 최영목, 2004, 『미군정기 신한공사 연구』, 건국대학교 사학과 박사학위논문, 226쪽; 국사편찬위원회, 『수집사료해제집 9』 vol. 2, 국사편찬위원회, 2015, 7쪽.
- 국사편찬위원회, 2015, 『수집사료해제집 9』 vol. 2, 국사편찬위원회, 8~9쪽.
- 최영목, 2004, 『미군정기 신한공사 연구』, 건국대학교 사학과 박사학위논문, 62~63쪽. 이 밖에 신한공사는 예하에

## 註

- 지점을 운영해 지역을 관리했는데, 경기도, 강원도 지역은 경성지점에서 담당하였다. 지점 밑에는 출장소가 있었고 (1948년 3월 22일 신한공사 해체 시 출장소는 총 212개소), 출장소 밑에는 140~225농가의 농사를 감독하면서 출장소에 대한 책임을 지는 농감(소작인 관리인)이 있었다. 농감은 1946년 3월 현재 3,359명에 달하였다. 또한, 남한의 총 경지면적 중 신한공사 소작농이 경작하는 농지는 27.7%였고, 신한공사 소작농가는 남한 전체 농가의 28.5%에 달하였다(국사편찬위원회, 2015, 『수집사료해제집 9』 vol. 2, 4쪽).
- 「일본 육해군재산에 관한 건(군정법령 제4호, 1945.9.28. 시행)」.
  - 김기원, 1990, 『미군정기의 경제구조』, 푸른산, 23쪽. 참고로 1946년 5월 27일 제정된 군정청 법령 「재산관리인과 몰자영단과의 관계」가 있다.
  - 「중앙토지행정처의 설치(군정청 법령 제173호, 1948년 3월 22일 제정)」; 「신한주식회사의 해산(군정청 법령 제174호, 1948년 3월 22일 제정)」.
  - 국사편찬위원회, 2015, 『수집사료해제집 9』 vol. 2, 12쪽.
  - 장지량, 2001, 『빨간마후라를 목에 두르고』, 한국군사학회, 85~86쪽.

004

# 정부 수립 후 한국 공군의 창설과 수원비행장 관리



# SRI



## 수원시정연구원 1. 한국군의 건군과 공군 창설

SUWON RESEARCH CENTER  
1948년 8월 15일 대한민국 정부가 수립되면서 수원비행장에 대한 관리는 미군정에서 한국 정부로 이관되었다. 그러나 이때부터 군에 의한 관리가 곧바로 시작된 것은 아니었다. 수원비행장은 일제강점기 군용 비행장으로 건설되었지만, 1948년 한국



1948년 5월 5일 공군의 모태인 항공부대 창설(고양군 조선경비대 제1여단사령부 기지)

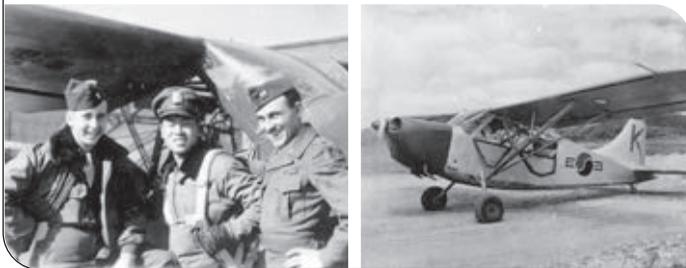
# 한국 공군 창설 과정

1948

9월 14일  
L-4 연락기 10대 인수



10월 14일  
L-5 연락기 인수



1949

1월 14일  
항공사관학교 창설 기념  
지휘관 참모 사진촬영



2월 15일



여자항공교육대 창설식 및  
제1기생 입학식

6월 10일



항공사관학교 1기생 입학식

10월 1일



대통령령 제254호  
공군본부 직제

1950

5월 14일



국민성금 모금을 통한 T-6  
도입 및 건국기 명명식



공군 창군 기념촬영(좌로부터  
이근석, 김정렬, 박범집, 장덕창)



국민성금 모금을 통한 T-6  
도입 및 건국기 명명식

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구원

정부 수립 이후에도 곧바로 군의 관리로 넘어가지 못하고 한국 정부 농림부의 귀속 농지관리국에서 관리하였다.<sup>1</sup> 귀속농지관리국은 1948년 8월 정부가 수립된 이후 농림부의 외국(外局)으로 신설되어 광복 직후 일본의 귀속재산을 관리하는 업무를 담당하였다. 이것은 이전까지 미군정에서 운영되었던 신한공사와 중앙토지행정처의 업무를 정부 수립 이후 이어받은 기구였다.<sup>2</sup>

이것은 당시까지 한국에 공군 또는 전국적으로 조직화된 국군의 건설이 여전히 진행 중이었기 때문이다. 한국군은 광복 직후 부족한 치안 유지를 위해 1946년 1월 15일 국방경비대를 창설하였다. 현재의 육군사관학교가 위치한 태릉에서 만들어진 국방경비대는 국군의 모체로 평가받고 있다. 국방경비대는 이후 조선경비대로 명칭이 변경되고, 정부 수립 직후인 1948년 9월 1일 5만여 명의 육군으로 개편되었다. 이후 11월 30일에는 국군조직법이 공포되면서 국군의 조직과 체계가 골격을 갖추게 되었다.

그러나 공군의 창설은 이보다 늦게 이루어졌다. 미군정은 1945년 11월 13일 통위부(현 국방부)를 창설하면서 육군과 해군만을 갖춘 국방경비대를 만들었다. 공군이 필요하지 않다는 이유를 들었다. 이에 대해 일제강점기 항공 분야에서 활동하던 인물들이 1946년 8월 10일 서울에서 한국항공건설협회를 창설하고 최용덕을 초대 회장으로 선출하였다.<sup>3</sup>

이들은 미군 고문관이었던 프라이어(Terrill E. Price) 대령의 협조를 얻어 1948년 3월 미군정 당국으로부터 조선경비대에 경항공기 부대 창설을 승인받았다.<sup>4</sup> 그리고

1948년 5월 5일 경기도 수색에서 통위부의 직할부대로 항공부대를 창설해 조선경비대에 예속시켰다. 이후 항공부대는 항공기지부대로 부대 명칭이 개정되고, 1948년 9월 13일 미군으로부터 L-4 항공기를 인수하면서 육군 항공기지사령부로 개편하였다. 사령부 예하에는 여의도비행장에 비행부대를 두고 김포비행장에 비행기지부대를 각각 창설하였다.<sup>5</sup>

1948년 12월 1일에는 ‘국군조직법’에 따라 조선경비대는 육군으로, 해안경비대는 해군으로 개편되었고, 이를 계기로 조선경비대 항공부대는 육군 항공사령부로 변모하였다.<sup>6</sup> 1949년 6월 28일에는 국방부에 항공국이 설치되고, 1949년



공군 창군을 주도했던 한국항공건설협회 초대 회장 최용덕

10월 1일 대통령령 제254호 ‘공군본부 직제’에 의해 육군으로부터 분리, 독립하여 공군으로 창설되었다.<sup>7</sup> 새롭게 창설된 공군의 초대 참모총장은 김정렬 대령이 맡았다. 공군의 창설을 통해 드디어 한국군은 오늘날과 같은 육·해·공군의 3군 체제를 갖추게 되었다.

## 2. 한국 공군 기지부대의 수원비행장 관리

한국 공군은 1949년 10월 창설된 이후 조직과 기지 확장에 나섰다. 공군은 전략 중장을 위해 군사원조를 받아 F-51 무스탕 전투기 100대 도입과 비행장 10개를 확보하는 계획을 수립하였다.<sup>8</sup> 공군력이 제대로 된 역할을 하기 위해서는 F-51기 100대와 기존의 김포비행장과 여의도비행장을 비롯해 수원, 대구, 광주, 수영, 대전, 군산, 제주, 강릉비행장 등 10개의 비행장을 확보할 필요가 있다는 것이었다. 이것에 추가해 인력 수송용 차량 1대, 무전기 1대, 비행장 경비병력 1개 소대를 지원해 달라는 것이었다.<sup>9</sup> 하지만 이러한 군사원조 계획은 당시 공군에 대한 낮은 인식으로 이루어지지 못하였다.

그러나 공군은 창설 직후 새로 증강될 비행부대의 작전 지원을 위해 당시 사용하고 있던 여의도비행장과 김포비행장 이외에 새로운 비행장 기지 관리에 착수하였다. 이를 위해 1949년 12월 19일 5개 비행장에 ‘기지부대’를 배치하였다.<sup>10</sup> 기지부대라는 것은 해당 비행장에 주둔해서 활주로, 통신망, 토지 등 비행장과 관련된 사항을 관리하는 것을 임무로 하는 부대였다. 또한, 당시 공비토벌작전을 위해 출동하는 항공기에 대한 지원과 유사시 공군비행단의 신속한 전개를 준비하도록 하였다.<sup>11</sup>

1949년 10월 한국 공군이 창설되면서 비행장에 대한 관리도 한국 정부에서 공군으로 이전되었다. 군에서는 육군 항공사령부가 발족하면서 1948년 11월 2일 미군으로부터 여의도비행장을 인수해 김포기지와 함께 2개 비행장만을 사용하고 있던 상태였다.<sup>12</sup> 수원비행장도 이 무렵부터 공군에서 비행장 시설과 함께 주변 토지에 대한 관리를 맡게 되었다.

공군에서 비행장 관리를 맡을 무렵 수원비행장을 방문했던 장지량 전 참모총장(당시 공군본부 작전국장 대리)의 증언을 통해 이 당시 비행장의 상태를 엿볼 수 있다. 장지량은 공군이 창설되었을 당시인 1949년 10월경 부관을 데리고 수원비행장을 찾았다 한다. 그러나 그에게 비친 수원비행장은 비행장의 기능을 확인하기에 무리일

정도로 상태가 좋지 않았다고 한다. 단적으로 활주로까지 옥수수를 키우고 있었다는 것이다. 이 모습을 본 장지량은 현장에서 옥수수 밭고랑을 메고 있는 농부를 불러 이 상황에 관해 물었다.<sup>13</sup> 다음은 장지량의 회고록에 기술된 농부와와의 대화 내용이다.

**장지량** : 이곳은 비행장인데, 어떻게 옥수수를 심을 수 있소?

**농부** : (더 이상하다는 듯) 당신이 뭔데 남의 밭에 와서 감 내나라 배 내나라 야단이오?

**장지량** : 아니 이곳이 아저씨 밭이라구요? 비행장 아닙니까?

**농부** : 우리나라에 비행기가 있소? 한심한 사람이군, 땅을 놀릴 수 없으니 갈아엎어서 옥수수라도 심어야지.



수원비행장을 방문했던 공군본부 작전국장 대리 장지량

이에 대해 장지량이 확인해 보니, 이 옥수수밭은 안양교도소에서 죄수들의 노동력을 이용해 경작하고 있었다 한다.<sup>14</sup> 이것을 1947년 국내 언론 보도와 비교해 보면 이곳이 서대문형무소의 분감옥(分監獄)에서 죄수들의 노역 경작지로 사용했다고 되어 있다. 당시 안양교도소는 서대문형무소의 분감옥으로 관리되고

있었기 때문에 언론 보도 내용과 장지량의 경험은 일치한다고 할 수 있다. 장지량과 농부의 대화는 정부 수립 직후 한국의 공군과 비행장에 대한 인식을 잘 보여 주는 대목이라고 할 수 있다.

이 무렵 남한 내 공군비행장이 농경 행위 등의 목적으로 사용되고 있었다는 점은 미군사고문단의 보고서에서도 확인되고 있다. 한국 공군이 5개 비행장에 기지부대를 파견할 무렵인 1949년 12월 9일자 미군사고문단의 회의록에는 “서울 외부 활주로 시설에서의 농경 행위를 방지해야 할 필요성”이 있다는 내용이 포함되어 있다.<sup>15</sup>

한편, 한국 공군이 수원비행장 관리를 맡기는 했지만, 일부 토지에 대해서는 일반인들에게 농사를 짓도록 허용하였다.<sup>16</sup> 비행장 시설에 관련되는 부분은 공군에서 직접



대구 기지부대와 군산 기지부대(공군본부, 1973, 『사진으로 본 공군 20년사(1948-1969)』, 21쪽)

관리했지만, 비행장 운영과 직접적으로 관련되지 않은 부분은 공군이 임대차계약을 체결해 일반인들의 농사를 허용한 것이다.

그렇다면 이 무렵 수원비행장 기지부대의 활동은 무엇이였을까? 1949년 12월 이후 수원비행장에 주둔했던 기지부대에 관해서는 참고할 만한 자료가 많지 않다. 그러나 공군 화보에는 1949년 10월부터 1950년 6월 한국전쟁 발발 이전 시기에 대구와 군산에 파견되었던 기지부대(기지파견대)의 사진이 수록되어 있다.

사진으로 볼 때 대구 기지부대는 17명, 군산 기지부대는 9명이었다. 상대적으로 대구비행장의 기지부대 인원이 많았던 이유는 규모나 시설이 군산비행장보다 상대적으로 컸기 때문으로 보인다. 1949년 10월 1일 공군이 창설될 당시 전체 병력이 1,616명이었던 점을 고려할 때 5개(수원, 군산, 광주, 대구, 제주) 기지부대에 많은 병력을 파견하기는 어려웠을 것이다.<sup>17</sup> 이를 고려해 보면 수원비행장에 파견되었던 기지부대도 그 규모는 소수였을 것으로 보인다.

공군이 1949년 12월 19일 수원 등 5개 기지에 항공기지사령부 소속 기지부대를 파견함에 따라 통신망 구축이 필요해졌다. 이에 따라 김포기지에 있는 항공기지사령부 통신중대를 중심으로 공군본부와 여의도기지에 있는 비행단에 교환대를 설치해 유선 통신망을 구성하고, 5개 기지와는 무선 통신망을 구축하였다.<sup>18</sup>

### 3. 한국전쟁 직전 수원비행장 상황

1945년 광복 당시 한반도에는 일본군이 건설해 사용하던 비행장이 다수 존재하였다. 그러나 미군정을 거치면서 제대로 관리하지 않았기 때문에 여의도나 김포비행

장 등 일부를 제외하고는 대부분 사용이 불가능할 정도였다. 장지량 전 공군 참모총장의 회고처럼 1949년 수원비행장은 농민들의 경작지로 이용되면서 활주로나 부속 시설이 군용 비행장으로 사용하기에 제한적이었다.

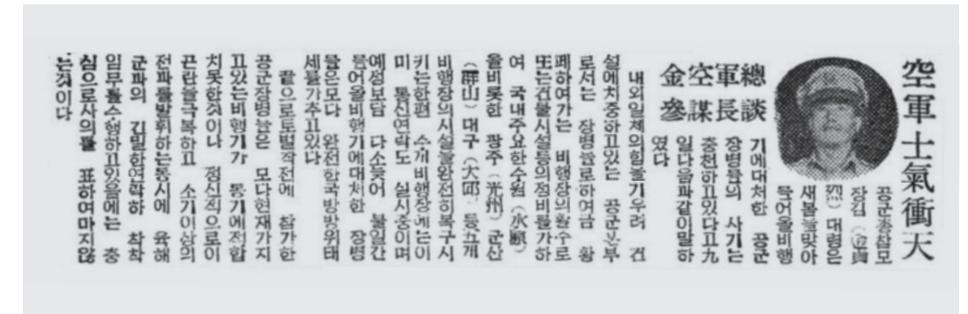
이런 상황에서 주한 미국 군사고문단도 이러한 여건을 개선하고 연락기 수준의 기초적인 작전 여건을 보장하기 위해 활주로 확보와 통신망 개설 등을 통해 주요 도시의 비행장을 서로 연결하고자 하였다.<sup>19</sup> 그러나 본격적인 국내 군용 비행장의 관리는 공군의 창설 이후부터 시작되었다. 공군이 1949년 12월부터 수원비행장을 비롯한 주요 5개 비행장에 기지부대를 보내 비행장 관리를 시작했기 때문이다.

그렇다면 한국전쟁 직전 수원비행장의 상태는 어떠했을까? 적어도 이 무렵 수원비행장은 항공기가 이·착륙하는 데는 문제가 없는 수준이었다. 앞서 살펴본 바와 같이 통신망도 일정 부분 확보된 상태였다. 이로 인해 1950년 6월 한국전쟁이 발발한 직후 수원비행장은 매우 중요하게 활용되었다.

이를 보여 주는 사례는 여러 가지 있다. 잘 알려져 있듯이 북한군에 의해 서울이 함락되면서 정부기구나 국회 그리고 국군의 지휘부가 수원을 거쳐 남쪽으로 후퇴하였다. 이러한 과정에서 수원비행장은 인원과 물자를 남쪽으로 수송하는 비행기지 역할을 수행하였다. 또한 주한 미국인들의 탈출 공항 중 하나로 이용되어 300여 명의 미국인들이 수원비행장을 통해 일본으로 철수하였다. 무엇보다 일본에 주둔하던 미 극동군사령부가 수원에 전방지휘소(ADCOM)를 설치하고, 수원비행장을 통해 인원과 물자를 실어 날랐다. 그리고 이러한 작전 여건이 가능했기에 1950년 6월 29일에는 미 극동군 사령관 맥아더가 자신의 전용기로 수원비행장에 도착해 전선시찰을 할 수 있었다.

미 극동공군의 자료에서도 개전 당시 수원비행장의 상태에 대해 길이 5,200feet(1,600m)에 폭이 200feet(60m)의 콘크리트 활주로와 격납고가 있었음이 확인된다.<sup>20</sup> 전체적인 상태는 ‘보통’으로 평가되었다. 이 무렵 비행장 중 상태가 ‘양호’ 평가를 받은 비행장은 김포와 여의도뿐이었다. 대구비행장도 ‘보통’이었고, 군산, 광주, 김해, 포항, 제주 등 나머지 비행장은 ‘불량’으로 평가되었다.<sup>21</sup>

한국 공군의 자료에 따르면, 일제강점기 남한에 10개 비행장을 건설했고, 한국전쟁 발발 당시 한국 공군은 이 중 6개 비행장만 사용하였다. 이 중 수원비행장과 김포비행장만 고성능 항공기의 이·착륙이 가능했고, 김포비행장은 광복 이후 미군이 주둔하면서 가장 현대적인 시설을 갖추었다. 이어서 수원비행장은 5,200피트의 콘크리트 활주로와 각종 항공작전 시설을 갖추었다. 그다음으로 상태가 좋은 비행장은 부



한국 공군이 수원비행장 시설을 복구하였음을 알리는 기사(『동아일보』 1950년 1월 11일)

산비행장이었다.<sup>22</sup> 남한 내 모든 비행장의 위치는 적절했지만, 미 공군 시설기준에 맞는 비행장은 한 곳도 없었다.<sup>23</sup>

이것은 1949년 12월부터 1950년 6월 사이 수원비행장에 변화가 있었음을 보여 주는 것이다. 이 기간은 한국 공군에서 파견한 기지부대가 활동했던 시기이다. 바로 기지부대의 역할이 일정한 성과를 거두었다. 기지부대의 역할을 제대로 확인할 만한 자료는 찾아보기 어렵다. 그러나 1950년 1월 국내의 한 언론 보도를 통해 이러한 내용을 살펴볼 수 있다.

1950년 1월 11일자 『동아일보』에는 한국 공군의 수뇌부가 국내 언론과 했던 인터뷰 내용이 실려 있다. 이 보도에 따르면 당시 공군 총참모장(현재의 참모총장) 김정렬 대령은 “공군본부가 전 공군의 힘을 합쳐 비행장 복원 건설에 치중하고 있고, 이를 통해 장병들로 하여금 황폐하여 가는 비행장의 활주로 또는 건물 시설 등의 정비를 가하였다.”고 밝히고 있다. 그러면서 “수원비행장을 비롯해 광주, 군산, 대구 등 5개 비행장의 시설을 완전히 복구하였다.”라고 밝혔다. 또한 “수개 비행장’에는 이미 통신 연락도 실시 중이며 예정보다 다소 늦어 불일간 들어올 비행기에 대처한 장병들은 모두 완전한 국방방위태세를 갖추고 있다.”고 하였다.<sup>24</sup>

이를 통해 볼 때 1949년 10월 1일 공군이 독립한 이후 주요 비행장에 기지부대를 파견해 비행장 복구에 주력했으며, 그 결과 약 3~4개월 만에 비행장의 활주로와 부속 건물에 대한 복구가 완료되었음을 의미한다. 이것은 수원비행장만을 볼 때도 기존의 콘크리트로 되어 있던 활주로를 군사작전에 사용할 수 있게 되었음을 의미한다.<sup>25</sup>

# SRI

## 수원시정연구원 SUWON RESEARCH INSTITUTE 수원학연구원

### 註

1. 서울고등법원, 「토지인도청구사건-서울고법 64나1743」(제5민사부판결 확정, 1965년 10월 2일).
2. 귀속농지관리국의 출범은 다음과 같았다. 한국 정부 수립 직후인 1948년 9월 11일 '대한민국 정부와 미국정부 간의 재정 및 재산에 관한 최초 협정'이 체결되었다. 이 협정은 9월 24일 국회의 비준을 받아 발효되었는데, 이 협정에 의해 이전에 이미 미 군정청이 행한 처분을 인정하고, 아직까지 처리되지 않은 사항은 한국 정부에 이양하도록 하였다. 이 과정에서 이전까지 중앙토지행정처가 다루던 귀속농지에 관한 업무를 어떻게 할 것인지에 대한 다소의 논쟁도 있었지만, 결과적으로 한국 정부의 농림부에 해당 업무가 귀속되었다. 이에 따라 중앙토지행정처는 1949년 1월 6일자 대통령령 제46호에 의해 농림부 산하의 귀속농지관리국(外局)으로 격하되었다(최영목, 2004, 「미군정기 신한공사 연구」, 건국대학교 사학과 박사학위논문, 219~222쪽).
3. 공군본부, 2011, 『공군사 1집 개정판』, 22쪽. 최용덕은 일제강점기 중국에서 군관학교와 비행학교를 졸업한 뒤 광복군 총사령부의 총무처장을 역임하였고, 이후 한국 공군의 제2대 참모총장이 되는 인물이다.
4. 공군본부, 2011, 『공군사 1집 개정판』, 24쪽.
5. 공군본부, 2011, 『공군사 1집 개정판』, 31쪽; 국방부 전사편찬위원회, 1984, 『국방사 1집』, 382쪽.
6. 공군본부, 2011, 『공군사 1집 개정판』, 23쪽.
7. 공군본부, 2011, 『공군사 1집 개정판』, 53쪽.
8. 장지량 구술, 이계홍 정리, 2006, 『빨간 마후라 하늘에 등불을 켜고』, 이미지북, 113쪽.
9. 장지량 구술, 이계홍 정리, 2006, 『빨간 마후라 하늘에 등불을 켜고』, 이미지북, 114쪽.
10. 공군본부, 2011, 『공군사 1집 개정판』, 54쪽.
11. 국방부 전사편찬위원회, 1984, 『국방사 1집』, 384쪽.
12. 국방부 전사편찬위원회, 1984, 『국방사 1집』, 380쪽.
13. 장지량 구술, 이계홍 정리, 2006, 『빨간 마후라 하늘에 등불을 켜고』, 이미지북, 115쪽.
14. 장지량 구술, 이계홍 정리, 2006, 『빨간 마후라 하늘에 등불을 켜고』, 이미지북, 115쪽.
15. Staff Memorandum No.101, "Highlights of Weekly Staff Meeting"(9 Dec. 1949).
16. 서울고등법원, 「토지인도청구사건-서울고법 64나1743」(제5민사부판결 확정, 1965년 10월 2일).
17. 1949년 10월 1일 기준 공군 병력은 장교 143명, 후보생 97명, 부사관과 병사 1,376명 등 총 1,616명이었다. 공군본부, 2011, 『공군사 1집 개정판』, 532쪽.
18. 국방부 전사편찬위원회, 1984, 『국방사 1집』, 381쪽.
19. 장성규, 2010, 「6·25전쟁기 한국 공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원」, 『군사』 제75호, 122쪽.
20. 이 자료에 따르면 수원비행장은 전쟁기간 9,000feet(2,743m)의 활주로가 신설된 것으로 나온다.
21. 공군본부 역, 2002, 『6·25전쟁 항공전사』, 85쪽; Far East Air Force, "Report on the Korean War"(March 26, 1954).
22. 공군본부 역, 2002, 『6·25전쟁 항공전사』, 83쪽.
23. 공군본부 역, 2002, 『6·25전쟁 항공전사』, 83쪽; Far East Air Force, "Report on the Korean War"(March 26, 1954), p.15.
24. 「공군 사기충천」, 『동아일보』 1950년 1월 11일.
25. 수원비행장은 1949년 5월 전국 자전거 경기대회가 활주로에서 개최되었을 만큼 활주로의 길이와 상태가 양호했던 것으로 보인다.



SRI



## 수원시정연구원

## 1. 한국전쟁기 수원비행장의 역할

SUWON RESEARCH CENTER

## 수원학연구원 센터

1949년 10월 1일 한국 공군이 창설된 이후 수원비행장은 한국 공군에서 기지부대를 파견해 관리하였다. 당시 한국 공군의 본부는 여의도에 있었고, 전국의 비행장 중 여의도와 김포비행장만 운용되고 있었다. 나머지 비행장은 1949년 12월부터 기지부대를 파견해 관리하고 있었다. 이것은 육군에서 공군으로 독립할 당시 공군의 규모가 작고 전력도 미미했기 때문에 어쩔 수 없는 현실적인 선택이었다.

그러던 중 1950년 6월 25일 한국전쟁이 발발하면서 수원비행장은 개전 초기에 중요한 역할을 수행하게 되었다. 즉 개전 초기 한국 공군에는 전투기가 단 1대도 없었기 때문에 L-4, L-5, T-6 등의 연락기나 훈련기만을 가지고 수원, 대전, 대구 등 3개 비행장에서 총 173회의 정찰 및 연락 작전을 수행하였다. 이 중에서 수원비행장에서는 88회의 정찰 및 연락 작전이 이루어져 대전 82회, 대구 3회와 비교가 압도적으로 많은 작전이 이루어졌다.<sup>1</sup>

개전 초기 한국 공군은 연락기 22대만 보유하고 있을 뿐 전투기나 폭격기는 단 1대도 없었던 데 반해 북한은 소련의 지원을 받아 항공기 226대(전투기 84대, 저공 습격기 113대, 기타 29대)를 보유하고 있었다.<sup>2</sup> 공군력에서 북한의 절대적인 우세는 1950년 6월 25일 개전 초기부터 6월 말까지 북한의 야크(YAK) 전투기가 김포와 서



한국전쟁 직후인 1950년 7월 서울 근교에서 격추된 북한의 YAK 전투기(국사편찬위원회 | NARA 제공)

울을 거쳐 수원까지 공격하는 상황을 초래하였다.

그러나 미국을 중심으로 한 유엔 공군의 본격적인 참전이 시작되면서 북한 공군은 더 이상 공중에서의 우위를 점할 수 없었다. 풍부한 실전 경험과 우세한 항공기를 보유한 미국 공군은 북한 공군을 빠른 속도로 제압해 나갔다. 이런 상황은 전쟁이 발발한 지 채 3개월도 지나지 않아 북한 공군을 궤멸시키기에 이르렀다.<sup>3</sup>

하지만 1950년 11월부터는 소련 공군이 참전하면서 한국전쟁의 공중전 양상은 새로운 변화를 겪게 되었다. 한국전쟁에 참전한 소련 제64전투비행군단은 당시 최신에 제트 전투기였던 미그(MiG)-15기를 가지고 전투에 나서면서 유엔 공군을 위협하였다. 이전까지 프로펠러기들이 차지했던 하늘의 전쟁 양상을 획기적으로 변화시켰다. 공산진영의 제트기에 대항하기 위해 미 공군도 F-86 같은 제트기를 한반도에 투입하였고, 한반도 상공은 인류 역사상 처음으로 제트 전투기 간 대결의 장이 되었다. 그러나 소련 공군은 압록강 북쪽의 중국 영토에 주둔하면서 이른바 미그 회랑(MiG Alley)이라 불리는 평안북도 지역에서만 활동하였다.

이런 상황 속에서 지상의 비행장은 공군의 공중전을 뒷받침하는 중요한 시설이었다. 그 중에서도 수원비행장은 지리적·전략적 측면에서 한반도의 중요한 비행장 중 하나였다. 전쟁이 발발할 당시에는 한국 정부와 국군의 철수를 위한 중간 기지로 사용되었다. 서울에서 수원으로 정부가 이동하고, 육군과 공군본부가 이동하면서 수



1950년 6월 26일 미군 전투기를 지원받기 위해 수원비행장에서 미 수송기를 타고 일본 이타즈케기지로 출발한 한국 공군 조종사(국사편찬위원회 | NARA 제공)  
1950년 7월 1일 10명의 한국 공군 조종사들이 일본 이타즈케 기지에서 F-51 조종교육을 받고 있다.

원은 짧지만, 정부와 군의 최고 지휘부가 주둔했던 지역이다. 한국 정부는 이후 대전, 대구를 거쳐 부산으로 천도(遷都)하였고, 국군의 지휘부도 함께 이동하였다. 전쟁 초기에는 주한 미국 대사관과 군사고문단, 미국 민간인들이 한반도에서 철수하기 위해 수원비행장에서 미 공군의 수송기를 이용하였다.

1950년 6월 26일 한국 정부가 미군의 전투기를 지원받기 위해 조종사 10명을 일본으로 보낼 때에도 조종사들이 출발한 곳도 수원비행장이었다. 이들 10명의 조종사는 수원비행장에서 미 수송기를 타고 일본 이타즈케(板付)기지로 가서 비행 교육 훈련을 받고, F-51 전투기를 인수받아 7월 2일 대구비행장에 도착하였다. 개전 초기 미 극동군의 전방지휘소 및 주한 연락단(ADCOM : Advance Command and Liaison Group in Korea)이 수원에 설치될 때도 수원비행장을 사용하였고, 맥아더 사령관이 한반도 전선을 시찰하기 위해 그의 전용기 바탄(Bataan)호를 타고 온 곳도 수원비행장이었다.



1950년 6월 29일 수원비행장 도착한 맥아더 총사령관(국사편찬위원회 | NARA 제공)  
미 극동군사령부 총사령관 맥아더 장군이 전용기인 바탄(Bataan)기를 타고 머스탱 전투기 4대의 엄호를 받으며 수원비행장에 도착하였다.

1950년 7월부터 9월 인천상륙작전이 있기 전까지 수원이 북한군에 점령되었을 때에는 수원비행장이 유엔 공군의 공격 대상이 되기도 하였다. 유엔군이 38도선을 넘어 북진할 때는 일본에서 한반도로 향하던 수송기들의 중간 기착지로 활용되었다. 전선이 현재의 휴전선을 중심으로 고착되어 갈 때는 미 공군비행단의 주둔기지로 사용되었다. 휴전 이후인 1954년 10월에는 한국 공군의 제10전투비행단이 강릉에서 수원비행장으로 이동해 현재까지 주둔하고 있다.

또한, 수원비행장은 주한 미국인들의 한반도 탈출 장소로 사용되었다. 개전 초기 미



1950년 6월 29일 수원비행장에서 맥아더 사령관과 이승만 대통령을 맞이하는 무초 주한 미 대사(국사편찬위원회 | NARA 제공)

# 수원시정연구원 SUWON RESEARCH INSTITUTE 수원학연구센터

국은 한반도에 거주하는 주한 미국 대사관의 외교관과 그 가족, 군사고문단 그리고 일반 미국 민간인들을 일본으로 후송하는 작전을 실시하였다.<sup>4</sup> 군사적으로는 비전투원 소개 작전(NEO: Noncombatant Evacuations Operation)으로 불리는 것이다. 당시 주한미국 대사 무초(Jonh J. Muccio)는 영어 방송(WVTP)를 이용해 주한 미국인들에게 철수를 위해 인천에 집합할 것을 명령하였다. 일본에 있던 미 극동군은 맥아더의 지시로 수송기와 선박을 보냈고, 6월 26일부터 미국인 부녀자와 비전투요원 등 700명이 인천에서 선박을 통해 일본 후쿠오카로 향하였다. 이후 주한 외국인 철수는 미 수송기에 의해 김포비행장과 수원비행장에서 이루어졌다. 나머지 인원은 육로로 부산으로 이동한 후 그곳에서 선박편으로 일본으로 떠났다. 6월 26일부터 29일 사이 한국을 떠난 주한 외국인은 미국인 1,527명을 포함해 총 2,001명이었다. 이중 해상수송은 1,078명이고, 항공기에 의한 수송은 923명이었다.<sup>5</sup> 맥아더는 일본에 주둔하던 미 극동군사령부 예하의 제5공군사령부에게 이들에 대한 공수작전을



1950년 6월 29일 미 공군(-54 수송기가 수원비행장에 탄약을 싣고 착륙한 모습(국사편찬위원회 | NARA 제공)  
수원비행장은 전쟁 초기 군수물자를 수송하는 주요 기지였다. 6월 28일 오전 6시에는 일본 다치카와(立川) 비행장에서 한국군에 지원할 105mm 곡사포 포탄을 실은 C-54 수송기가 출발하였다. 이날 하루 동안 수원비행장으로 총 119톤의 각종 탄약이 도착하였다.

지시하였다. 공수작전이 시작되자 주한 미국인들이 김포비행장과 수원비행장에 몰려들었고, 1950년 6월 27일 제5공군은 김포에서 250명, 수원에서 313명, 부산에서 375명을 일본으로 공수하였다.<sup>6</sup>

개전 초기 북한 공군의 수원비행장에 대한 공격도 시작되었다. 북한 공군은 개전 이후 최초 5일간 비행장 파괴를 주공격 목표로 정하고 한국 공군의 여의도비행장과 김포비행장 그리고 수원비행장에 대한 공격을 연이어 실시하였다. 북한 공군 전투기가 수원에 처음 출현한 것은 6월 28일 13시경이었다. 6월 25일 서울에 출현한 이후 3일 만이자 서울이 북한군에 함락되던 무렵이다. 6월 28일 13시 30분경 북한 YAK기 4대가 수원비행장에 대한 첫 공격을 개시하였다. 이날 착륙 중이던 미 제68전천 후 요격대대 소속 F-82 전투기와 B-26 폭격기를 공격하였고, 18시 30분에는 6대의 YAK기가 수원비행장 상공에 나타나 미 제22공수비행대대 소속 C-54 수송기 1대를 파괴하였다.

한국전쟁 초기 수원비행장은 각종 전사에 자주 등장하고 있다. 이것은 그만큼 수원비행장이 중요한 역할을 했음을 보여 준다. 6월 26일부터 30일까지 수원비행장에서 있었던 주요 상황을 일자별로 정리하면 다음 <표 1>과 같다.

1950년 6월 30일 저녁에 수원비행장에 있던 미군들은 모두 철수하였다. 전세가 갑자기 어려워져서 불가피하게 후퇴한 것이라 하기엔 그 이유가 석연치 않았다. 수원은 7월 4일 오후 북한군에 함락되었다. 그러나 이보다 앞서 미 극동군 전방지휘소와 수원비행장에 주둔하던 미군들이 갑작스럽게 철수한 것은 잘못된 정보와 이로 인한 전쟁의 공포로 초래된 것이었다.

그 내막은 이렇다. 6월 30일 오후 수원 상공을 비행하던 미군 정찰기가 한국군을 북한군으로 오인하여 전방지휘소(ADCOM : Advance Command and Liaison Group in Korea)에 적들이 수원으로 접근 중이라고 '오보(誤報)'를 제공하였다. 이로 인해 통신요원들이 수류탄으로 통신장비 등을 파괴하고 철수하였고, 수원에 있던 전방지휘소, 군사고문단, 대사관 등도 어쩔 수 없이 대전으로 철수하고 말았다.<sup>7</sup> 수원비행장에 있던 대공포대마저 긴급히 철수하게 되었다. 수원비행장은 더 이상 운용하기 어려운 상태로 접어들게 되었다. 그 결과 당초 미군은 7월 1일 낮까지 비행장을 확보하면 미 지상군을 지원하기로 계획했지만, 그렇게 할 수 없었다. 이것은 7월 5일 죽미령에서 북한군과 처음 교전하는 미 제24사단 예하 스미스 대대가 7월 1일 항공기가 아니라 선박을 이용해 부산으로 오게 되었던 이유 중 하나이기도 하였다.

6월 30일 수원비행장에서 미군들은 떠났지만, 한국군들은 계속 남아 수원과 비행장

을 방어하였다. 수원비행장은 미군이 철수한 이후에도 한국군이 계속해서 주둔하였다. 당시 소련군의 감정보고서에 따르면, 수원비행장에는 7월 2일까지 국군을 지원하는 미 항공기들이 간헐적으로 이·착륙을 했던 것으로 확인되기도 한다.<sup>8</sup>

<표 1> 한국전쟁 초기(1950.6.25.~30.) 수원비행장 주요 전개 사항

일자	전개 사항
6월 26일	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 미 극동공군 사령관과 참모 수원 도착 및 한국 조종사 수원 출발</li> <li>• 오전 : 미 극동공군의 사령관과 참모들 수원비행장 도착 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 이승만 대통령이 주한 미국 대사 무초를 통해 미 극동군 사령부와 국무성에 전투기 지원을 요청함에 따라 맥아더 사령관의 지시</li> </ul> </li> <li>• 오후 : 한국 공군 조종사 10명, 전투기 인수 인해 수원비행장 출발 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 미 공군 C-47 수송기 편으로 19시 수원비행장 출발, 21시 일본 규슈(九州)에 위치한 '이타즈케'기지에 도착</li> </ul> </li> </ul>
6월 27일	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 공군본부 수원 철수, 주한 미국인 공수작전 전개</li> <li>• 19시 30분경, 서울에 있던 공군본부가 수원으로 철수, 6월 28일 다시 대전으로 이동 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 서울, 김포에 있던 대부분의 공군부대가 수원비행장을 거쳐 대전 등으로 이동</li> <li>- 19시 30분 여의도에 있던 항공기 21대가 수원비행장으로 이동</li> </ul> </li> <li>• 처치(John H. Church) 준장이 이끄는 조사단 수원비행장 도착 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수원의 중앙농업기술원에 극동군사령부 전방지휘소 겸 주한연락단(ADCOM) 설치</li> </ul> </li> <li>• 일본 주둔 미 제5공군의 주한 미국인 공수작전 전개 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 6시 40분 첫 번째 수송기가 전투기의 호위를 받으며 일본에서 한국으로 출발</li> <li>- 이날 김포에서 250명, 수원에서 313명, 부산에서 375명을 공수</li> </ul> </li> </ul>
6월 28일	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 북한 YAK기 수원 상공 첫 출현 공격, 미 수송기 파괴</li> <li>• 13시 30분 YAK기 4대가 수원기지 상공에 출현하였고, 이때 수원기지에 착륙 중인 미 공군 B-26 경폭격기와 제68전천후전투대 소속 F-82 전투기에 기총소사를 가해 피해를 줌</li> <li>• 18시 30분경 YAK기 6대가 수원 상공에 재차 출현 제6공수대대 C-54기를 공격하고 지상에 있던 제22공수대대의 C-54 수송기를 파괴</li> </ul>
6월 29일	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 맥아더 사령관 수원비행장 도착과 이승만 대통령과 만남, 북한 YAK기 공격</li> <li>• 오전, 맥아더 극동군사령관이 전용기 '바탄'호를 타고 수원비행장에 도착 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 이승만 대통령, 무초 주한 미 대사, 처치 준장이 영접</li> </ul> </li> <li>• 이날 수원비행장에 대한 수차례의 YAK 전투기 공습으로 미 제22공수대대 소속 C-54 수송기가 파괴되고, 같은 대대의 다른 C-54 수송기 1대가 격추됨. 또한 수원비행장에 착륙하려던 F-82 전투기 및 B-26 경폭격기 등이 기습당함. 이날 하루 동안 수원비행장은 6차례의 공격을 받았음</li> </ul>
6월 30일	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 미군, 수원비행장 철수</li> <li>• ADCOM, X파견대 등 수원비행장에서 철수함</li> <li>• 22시경 비행장 장비들을 파괴하고 대전으로 후퇴</li> </ul>

출처 : 군사편찬연구소, 2006, 『6·25전쟁사 제3권』, 741 · 745 · 752 · 775 · 777쪽; 군사편찬연구소, 2008, 『6·25전쟁사 제4권』, 707쪽; 공군본부, 2012, 『공군사 1집 개정판』, 94쪽; Warnock, *The USAF in Korea A Chronology 1950-1953*, p.3.



1950년 7월 3일 수원비행장 활주로를 복구하는 한국군(수원박물관 제공)  
소련 전투기에 의해 파손된 미군 F-51 전투기 앞쪽에서 삽을 들고 활주로 평탄화 작업을 하고 있다.

# 수원시정연구원

## SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구소

그러나 7월 4일 오후 5시 수원이 함락되면서 더 이상 수원비행장은 운용되지 못하였다. 소련의 군사고문단장인 라주바예프에 따르면 북한군은 1950년 7월 4일 수원을 함락하였다. 이날 오전 6시 북한군 제4사단이 1번 국도를 따라 수원 방향으로 진입하였다. 수원이 함락될 당시에 대해 한국전쟁 기간 소련 군사고문단장이던 라주바예프는 다음과 같이 보고서에 기록하고 있다.<sup>9</sup>

수원으로 퇴각한 적은 도로에 지뢰를 매설하고, 교량을 파괴하였으며, 대전차포를 매복시키기 시작하였다. 적의 저항에 의해 전차 2대가 지뢰 때문에 파괴되었고, 1대가 대전차포에 의하여 파괴당하였다.

수원으로 돌격해 들어가던 전차들은 수원을 방어하던 부대와 전투를 벌였다.

사단장은 주력을 간선도로가 아닌 인접한 산악지역의 우회로와 소로들을 통하여 수원으로 진입시키기로 결심하였다.

이날 오후 5시경에 제105땅크사단이 수원에 입성하였다. 제4보병사단은 7월 4일 아침 6시에 영등포 서남방 5km 선에서부터 공격을 개시하여 저녁 9시 무렵 수원에 입성하였다.

수원을 점령하고 남하하던 북한군 제4보병사단과 제105땅크사단의 선두부대들은 7월 5일 10시 오산 죽미령에서 미 지상군과 첫 교전을 한다.<sup>10</sup> 한반도에 파견된 주일 미 제

24사단 예하의 스미스 특임부대가 부산과 대전을 거쳐 오산에 다다랐던 것이다. 수원이 북한군의 손에 넘어가면서 수원비행장은 유엔군의 공격목표가 되었다. 공산 진영이 비행장 시설을 사용하는 것을 막기 위한 것이었다. 1950년 7월 10일 미 공군의 B-29와 B-26폭격기가 수원을 비롯해 천안과 평택지역의 북한군 군사목표에 대한 공중폭격을 하였다.<sup>11</sup> 북한 공군은 1950년 7월 25일 남쪽의 비행장으로 이동했고, 그중에 수원비행장과 김포비행장이 포함되었다. 그러나 북한 공군은 개전 3개월이 못 되어 대부분 궤멸되었다. 미 공군의 상대가 되지 못했기 때문이다. 그렇다 보니 북한 공군의 활동은 자주 식별되지 못하였다. 다만 8월 21일경에는 수원비행장의 주 기장 8개가 복구 중인 것으로 확인되었다.<sup>12</sup>

개전 초기 북한군의 남침과 서울의 함락 그리고 한국 정부와 국군 지휘부의 남쪽으로의 이동과정에서 수원비행장은 중요한 비행장으로 역할을 하였다. 그러나 1950년 7월 4일 수원이 함락된 뒤에는 거꾸로 수원비행장은 적군의 비행장이 되었다.

그 후 수원비행장이 다시 중요하게 등장한 것은 1950년 9월 15일 인천상륙작전이 성공하면서부터이다. 인천상륙작전에 맞추어 1950년 9월 22일 미 제7사단 31연대가 수원비행장을 탈환하였다.<sup>13</sup> 인천상륙작전으로 유엔군이 서울을 다시 차지하고 38도선을 넘어 북진을 시작하면서 수원비행장은 일본의 미 극동군사령부와 북쪽으로 진출한 유엔군을 연결하는 중간 비행기지로 활용되었다.

유엔군이 다시 수원비행장을 차지하게 된 것은 인천상륙작전 이후인 9월 22일이었다. 그러나 수원비행장을 중간기지로 활용하려던 구상은 수원비행장의 활주로 등이 심각하게 파괴되어 곧바로 실현되지는 못하였다. 이것은 북한군이 수원을 점령할 당시 유엔 공군이 수원비행장에 대한 폭격으로 초래된 것이었다. 이에 따라 활주로와 비행장 시설의 복구가 우선적으로 제기되었다.

그러던 중 이번에는 중국군의 개입으로 다시 남쪽으로 후퇴하는 상황이 발생하였다. 그 결과 수원은 1951년 1월 다시 함락되었다. 그러나 오래지 않아 1951년 1월 말 다시 탈환하였다. 1951년 1월 25일 시작해 2월 9일까지 진행된 미 8군의 첫 번째 반격작전인 썬더볼트(Thunderbolt)작전으로 유엔지상군은 수원-원주-삼척을 연결하는 선으로 진격해 나갔다.<sup>14</sup>

1951년 1월 26일 수원비행장이 미 지상군에 의해 다시 탈환되었다. 수원비행장을 재탈환 이후 처음으로 1월 28일 미 공군의 C-46 수송기가 착륙해 화물을 하역하였다. 이후부터 수원비행장은 유엔 공군의 공수작전 중심기지가 되었다. 1951년 2월 한 달 동안만 수원기지를 통해 3,000톤의 보급품이 공수되었고 4,000명 이상의 부상



1950년 12월 수송기에서 화물을 하역하는 한국인 노무자(수원박물관 제공)

# 수원시정연구원

## SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구소

병이 후송되었다. 또 제314공수비행전대 소속 C-119를 통해 지상전선에 대한 보급품의 공중투하도 실시되었다.<sup>15</sup>

1951년 들어서면서 지상에서의 전세가 회복되면서 미 제5공군은 한국으로의 제트 전투기 배치를 서둘렀다. 그러나 당시 수원비행장은 활주로의 피폭이 심한 상태여서 당장에 작전기지로 활용되기에는 열악한 상황이었다. 그러나 소련 공군이 압록강 지역의 이른바 미그회랑(MiG Alley) 지역에서 공중우세를 보이면서 수원비행장을 활용해야 할 필요성이 제기되었다. 그 결과 미 제5공군은 수원으로의 전개를 서둘렀고, 1951년 3월 6일부터 수원을 중간기지로 활용해 압록강 상공에 대기하면서 초계활동을 시작하였다. 1951년 3월 10일에는 제334요격비행대대가 수원에 배치되었다.

1951년 7월 10일 휴전을 위한 본회담이 처음 개최되었다. 전선의 상황도 현재의 군사분계선과 유사한 군사적 대치와 전투가 지속되었다. 이런 상황 속에서 수원비행장에는 미 공군의 제51전투비행단과 제8전투폭격비행단이 주력으로 주둔하게 되었다.

## 2. 한국전쟁기 수원비행장 시설 확충

한국전쟁 기간 동안 수원비행장은 미 극동공군 산하 제5공군에서 사용하였다. 미 공군에서 수원비행장에 주둔하는 동안 비행장 시설의 복구와 확장 공사도 이루어졌다. 수원비행장 이외에도 김해, 대구, 평택, 군산, 오산비행장 등에 대한 시설 확장과 복구공사가 이루어졌다.

당시 비행장 확장 및 복구공사가 이루어진 이유는 크게 두 가지였다. 첫째, 활주로는 사용할 수 없을 정도로 상태가 나빠졌기 때문이다. 그 이유는 공산군이 수원비행장을 차지하고 있을 당시 유엔군이 수원비행장을 폭격하였기 때문이다. 대표적으로 1950년 8월 30~31일 야간에 유엔군의 수원비행장 공습이 실시되었다.<sup>16</sup> 공격은 성공적이었지만 결과적으로 유엔군이 다시 수원을 탈환했을 때는 비행장을 사용할 수 없는 상태였다.

이런 이유로 인천상륙작전 이후 수원비행장 복구를 위해 제811공병대대 소속 알파중대가 1950년 10월 1일 수원비행장에 도착하였다. 그러나 이 무렵 수원비행장의 상태는 활주로는 포탄구멍과 탱크가 짓이겨 놓은 흔적으로 작전 기능을 상실한 상태였다. 제811공병대대 알파중대는 포탄구멍을 메우고 유도도로에 PSP(유공철판, Pierced Steel Plank) 판을 까는 등 복구작업을 진행하였다, 그러나 10월 24일 김포비행장 복구를 지시받고 복귀하면서 복구작업은 중단되었다.<sup>17</sup> 이후 수원비행장을 계속해서 활용하기 위해서는 보다 영구적인 시설을 유지할 수 있는 공사가 필요한 상태였다.

둘째, 신형 항공기의 도입에 따라 활주로 길이가 더 확장되어야 했다. 개전 초기에는 F-51과 같은 프로펠러기를



1952~1953년경 수원비행장(Wyndham Clarke 제공)



1952~1953년경 수원비행장 활주로(Wyndham Clarke 제공)

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

SRI

수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

수원학연구소



1951년 수원 공군기지의 위장된 F-86 전투기(국사편찬위원회 | NARA 제공)

운용했지만, 이후 F-86 등 제트 전투기가 등장하면서 자연스럽게 활주로 길이의 연장이 필요한 것이었다. 활주로를 비롯한 비행장의 각종 비행시설은 유엔 공군이 공산 공군의 제트 전투기인 MiG-15기와 대적하기 위해 우선적으로 해결해야 하는 선결과제였다.<sup>18</sup>

본격적인 비행장 건설은 1951년 5월 극동공군사령관에 임시로 부임한 패트리지(Earle E. Partridge) 장군에 의해 시작되었다. 그는 당시 제5공군이 한국에서의 항공작전운영을 위한 기지시설 및 항공전력 면에서 모든 것이 부족하다고 느끼고 있었다. 그러면서 6월 1일 제5공군사령관에 임명된 에버레스트(Frank F. Everest) 소장에게 “한국에서 계속 주둔한다는 가정하에 할 수 있는 가장 최선의 시설을 건설할 것”을 지시하였다. 제5공군사령관은 1951년 9월까지 5개 전술비행장 건설을 포함하여 한국 전구(戰區)에서 약 2년 정도의 작전을 감당할 수 있는 영구시설 건립 계획을 수립하였고, 7월 초에는 대구비행장, 군산비행장, 수원비행장의 활주로를 9,000ft로 확장할 것을 지시하였다. 이 계획에 따라 수원비행장은 활주로 확장과 항공기 격납고와 유도로 건설이 이루어졌다.<sup>19</sup>

미 극동공군의 공사를 통해 수원비행장은 활주로, 격납고, 유도로 등에서 많은 변화

를 가져오게 되었다. 미 공군은 1952년 6월 수원비행장의 활주로를 9,000ft(약 2.74 km)로 확대하였다. 수원비행장의 시설 개선은 미 제417항공건설여단이 10개의 건설 대대를 투입해 대구비행장의 활주로 건설 후 이루어졌다. 이를 통해 수원비행장은 9,000피트의 활주로가 새로 건설되고 아스팔트로 포장되었다.<sup>20</sup>

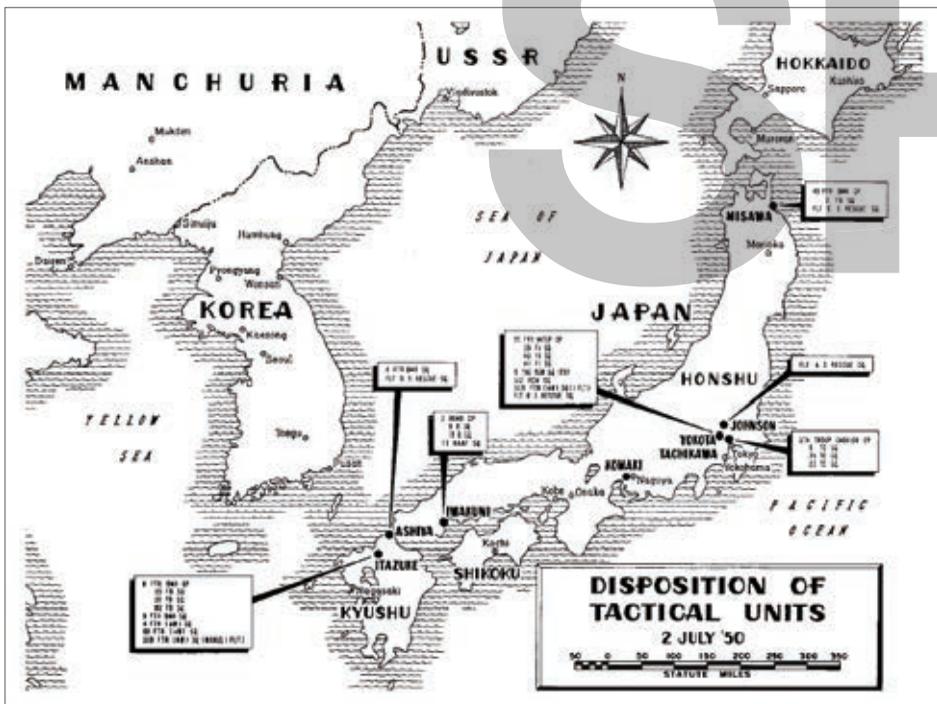
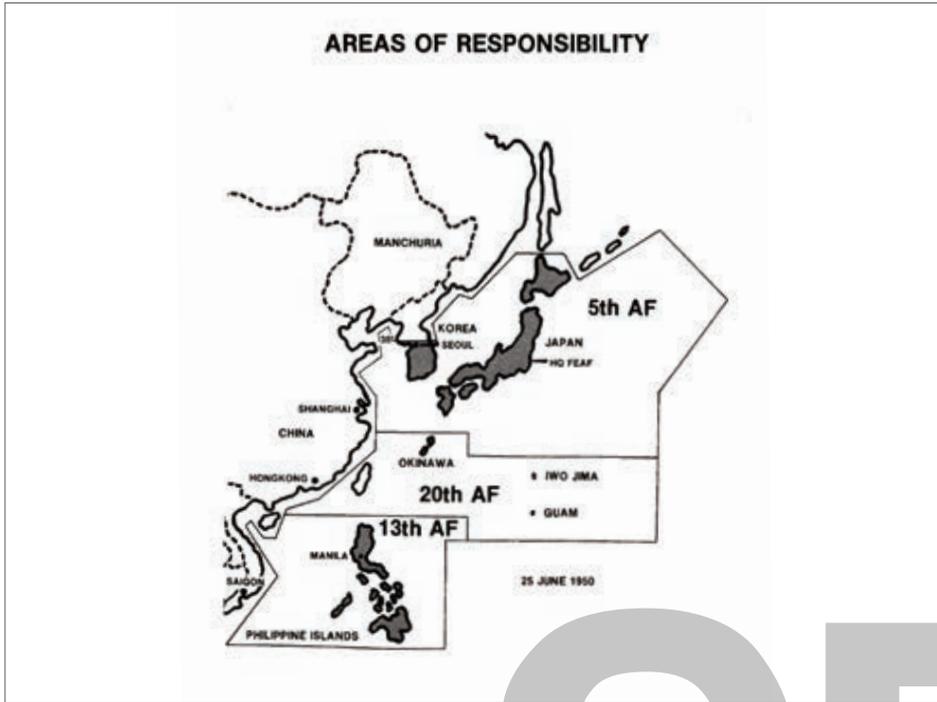
1953년 여름에는 항공기의 착륙을 보조하기 위해 수원비행장의 활주로 끝에 어레스팅 와이어(Arresting Wire)를 설치하는 개선작업이 이루어졌다.<sup>21</sup> 이러한 지속적인 개선작업을 통해 수원비행장은 유엔 공군의 장거리 작전을 지원하는 중요기지로 운용될 수 있었다. 그리고 전쟁 기간 복구되고 확장된 수원비행장 시설은 1954년 11월 한국 공군에 인계되었다.

### 3. 수원비행장 주둔 부대

#### 1) 한국전쟁과 미 제5공군

한국전쟁 당시 유엔 공군의 주축은 미 극동공군(Far East Air Forces : FEAF)이었다. 극동공군은 1944년 6월 15일 호주에서 창설되어 뉴기니, 필리핀 등을 거쳐 1945년 9월 사령부를 일본 도쿄로 옮겼다. 극동공군은 제5공군, 제13공군, 제20공군과 후방지원부대인 군수사령부로 이루어졌다. 전쟁 발발 당시 극동공군의 주력인 제5공군은 일본 나고야(名古屋)에 사령부를 두고 일본 본토 방어 임무를 수행 중이었다. 제13공군은 필리핀의 클라크(Clark) 기지에 사령부를 두고 필리핀 지역 방위 임무를 담당하였다. 제20공군은 일본 오키나와의 가테나(嘉手納)기지에 사령부를 두고 있었다.<sup>22</sup> 한국전쟁에는 극동공군 산하 3개의 전술부대 중 핵심 전력인 제5공군이 투입되었으며 상황에 따라 제13공군과 제20공군의 병력 일부가 지원하는 형태를 보였다. 당시 제5공군은 6개의 전투폭격대대(Fighter Bomber Squadron), 2개의 전천후 전투비행대대(Fighter All-Weather Squadron), 3개의 전투요격대대(Fighter Interceptor Squadron), 2개의 폭격대대(Bombardment Squadron), 2개의 공수대대(Troop Carrier Squadron)를 보유하고 있었으며, 이와쿠니(岩國)기지의 호주 공군 제77전투비행대대를 편입한 상태였다.<sup>23</sup>

1950년 전쟁 이전 극동공군의 책임구역에는 남한이 포함되어 있었지만, 경찰과 방어를 포함한 일체의 작전구역에서는 제외되어 있었다. 책임구역인 대한민국에 대한



미 극동공군의 전술 책임구역도와 미 제5공군의 일본 지역 주둔 현황(Robert F. Futrell, 1983, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, Office of Air Force History United States Air Force)



K-13 Air Base 정문(Wyndham Clarke 제공)

극동군사령부의 임무는 비상시 미국인들의 피난을 지원하는 것뿐이었고, 극동군사령부가 부여한 극동공군의 임무는 '38선 이남 지역의 수송작전과 제반 시설유지'였다.<sup>24</sup> 한국전쟁 기간에 제5공군은 한반도 내 55개의 비행장을 보수하거나 새로 건설하여 이용하였다. 그리고 각 비행장 이름을 한국의 지역 명칭이 아니라 K-1, K-2와 같이 숫자 명으로 부여하였다. 여기서 'K'는 '한국 공군기지(Korea Air Base)'를 의미하는데 수원비행장의 경우 K-13이었다.<sup>25</sup>

## 2) 수원비행장 주둔 미 공군 현황

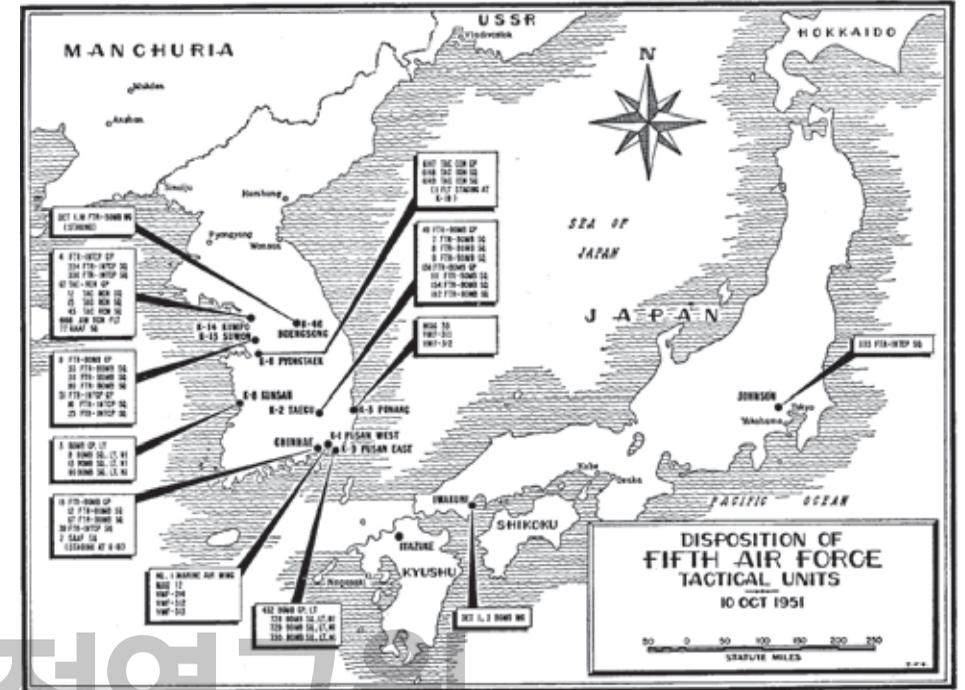
한국전쟁 기간 수원비행장에는 미 공군이 주둔하였다. 수원비행장은 1950년 7월 4일 북한군에 점령되었고, 인천상륙작전 이후인 1950년 9월 22일 미 제7사단에 의해 다시 탈환되었다. 이후 1951년 1월 7일 중국군에 의해 다시 점령되고, 이후 다시 수원이 재탈환되는 1951년 1월 26일부터 수원비행장은 미 공군이 관리하였다. 활주로와 부대시설이 복구된 뒤 미 공군의 본격적인 수원비행장 주둔도 시작되었다. 전쟁 시기 수원비행장에 주둔한 미 공군은 제8전투폭격비행단과 제51전투요격비행단이 대표적이다. 이후 두 비행단은 오랜 기간 수원에 주둔하였다. 제51전투비행단은 2022년 현재도 오산비행장에 주둔하고 있다. 이 두 비행단 이외에도 짧은 기간이지만 제319전투요격대대, 제934항공공병전대 등이 수원에 주둔하였다. 1953년 7월 27일 정전협정이 체결되면서 전쟁은 휴전 상태로 돌입하였다. 정전협정



한국전쟁기 미 제5공군이 접수한 수원비행장(수원박물관 제공)



한국전쟁기에 수원비행장에 주둔한 미 제5공군 제8전투폭격비행단 사령부(Wyndham Clarke 제공)



1951년 10월 10일 미 제5공군의 주둔 부대(Robert F. Futrell, 1983, *The United States Air Force In Korea 1950-1953*, Office of Air Force History United States Air Force)

SRI 수원시정적역연구소  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학역역연구소

체결 이후에도 수원비행장에는 미 공군이 계속해서 주둔하였다. 수원비행장에 주둔했던 부대는 미 극동 공군 산하의 제5공군사령부 소속 비행단이었다. 미 공군은 1954년 10월 10일 한국 공군의 제10전투비행단이 이전해 올 때까지 계속 주둔하였다. 한국전쟁 기간 수원비행장에 주둔했던 미 공군 부대의 시기별 현황은 <표 2>와 같다.

한국전쟁 기간 수원비행장에는 미 극동군사령부 예하의 공군 부대들이 주둔하였다. 미 공군 비행부대들은 전황의 변화 속에서 유엔군이 북진할 때는 북한지역의 비행장을 포함해 한반도 비행장을 이동하면서 주둔하였다. 수원비행장에는 미 극동공군의 비행단뿐만 아니라 소속을 달리하는 비행대대도 다른 비행장으로의 이동을 위해 일시적 또는 상당 기간 주둔하였다.

<표 2>에서 보는 바와 같이 수원비행장에는 제8전투폭격비행단, 제51전투요격비행단이 주둔하였다. 대대급 비행대대 중에는 앞에 기술한 비행단 소속의 비행대대 이외에 제319전투요격대대가 대표적이었다. 제4요격비행단도 일시적으로 주둔하였다. 비행장 복구 및 활주로 건설을 위해 제934 항공공병전대도 주둔하였다.

<표 2> 한국전쟁기 수원비행장 주둔 미 공군부대

부대	이동 기지 및 시기	부대마크
제8전투폭격비행단(8th Fighter-Bomber Wing)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Itazuke AB, Japan, December 1, 1950</li> <li>Pyongyang, North Korea, December 1, 1950</li> <li>Seoul AB, South Korea, December 9, 1950</li> <li>Itazuke AB, Japan, December 10, 1950</li> <li>Kimpo AB, South Korea, June 25, 1951</li> <li>Suwon AB, South Korea, August 23, 1951~</li> </ul>	
제51전투요격비행단(51st Fighter-Interceptor Wing)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Itazuke AB, Japan, September 22, 1950</li> <li>Kimpo AB, South Korea, October 10, 1950</li> <li>Itazuke AB, Japan, December 10, 1950</li> <li>Tsuiki AB, Japan, January 15, 1951(operated detachment of wing elements at Suwon from May 1951)</li> <li>Suwon AB, South Korea, October 1, 1951~</li> </ul>	
제4요격비행단(4th Fighter-Interceptor Wing)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Johnson AB, Japan November 28, 1950</li> <li>Suwon AB, South Korea, May 7, 1951</li> <li>Kimpo AB, South Korea, August 23, 1951~</li> </ul>	
제319전투요격대대(319th Fighter-Interceptor Squadron)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suwon AB, South Korea, March 10, 1952~</li> </ul>	

출처 : 「USAF Organizations in Korea 1950-1953(Air Force Historical Research Agency)」, 「미 공군역사자료센터(<https://www.afhra.af.mil>)」(검색일 2022.10.1.)

제8전투폭격비행단(8th Fighter-Bomber Wing)은 1950년 12월 일본의 이타즈케(Itazuke)기지에서 평양으로 이동한 뒤 서울과 수원을 거쳐 다시 일본으로 돌아왔다. 이후 1951년 6월 25일 다시 한반도로 이동해 김포비행장에 주둔하다 8월 23일부터 수원비행장에 주둔하기 시작해 1970년까지 계속 주둔하였다.

제51전투요격비행단(51st Fighter-Interceptor Wing)도 일본의 이타즈케기지에 주둔하다 1950년 10월 10일 인천상륙작전으로 서울을 수복한 뒤 김포비행장에 주둔하였다. 그러나 중국군의 개입으로 유엔군이 후퇴하면서 12월 10일 다시 일본으로 이동한 뒤 1951년 5월부터 일부 파견대가 수원비행장에서 운영되다가 10월 1일부터 주둔하였다. 제51전투요격비행단도 제8전투폭격비행단과 함께 휴전 이후에도 계속 수원비행장에 주둔하다 1970년 철수하였다.

이 밖에 제4요격비행단(4th Fighter-Interceptor Wing)이 1951년 5~8월 기간 중 수원에 주둔했고, 제319전투요격대대(319th Fighter-Interceptor Squadron)도 1952년 3월 10일부터 주둔하였다.

註

1. 공군본부, 2011, 『공군사 1집 개정판』, 96쪽.
2. 군사편찬연구소, 2006, 『6·25전쟁사 제3권』, 740쪽.
3. 전쟁 직전 소련의 지원을 통한 북한 공군의 전력 증강 현황과 개선 초기 궤멸 상황에 대해서는 이신재, 2013, 『6·25 전쟁기 북한 공군의 성장과정 고찰』, 『군사』 제89호; 이신재, 2016, 『한국전쟁 이전 소련의 북한 공군지원 고찰(1945~1950)』, 『현대북한연구』 제19권 1호 등 2편의 연구를 참조할 것.
4. 박영실, 2020, 『한국전쟁기 미국 정부의 자국민 소개계획』, 『미국사연구』 제52권, 49쪽.
5. 군사편찬연구소, 2006, 『6·25전쟁사 제3권』, 94쪽.
6. 박영실, 2020, 『한국전쟁기 미국 정부의 자국민 소개계획』, 『미국사연구』 제52권, 52쪽.
7. 전사편찬위원회, 1979, 『한국전쟁사』 제1권, 744쪽.
8. 『김찬국이 정찰고문에게(1950.7.2. 08:35)』, 『Murzin 보고서』, 59쪽(군사편찬연구소, 2006, 『6·25전쟁사 제3권』, 241쪽, 각주 145 재인용).
9. 군사편찬연구소, 2001, 『소련군사고문단장 리주비에프의 6·25전쟁 보고서 1』, 171쪽.
10. 군사편찬연구소, 2001, 『소련군사고문단장 리주비에프의 6·25전쟁 보고서 1』, 85쪽.
11. 군사편찬연구소, 2006, 『6·25전쟁사 제3권』, 829쪽.
12. "Central Intelligence Agency, Daily Report: FEAF", A Day by Day History of FEAF Operations, Volume I, 29 June 1950, AFHRA Rol No.33467(장성규, 2022, 『미 극동공군의 참전과 북한 공군의 기습공격 전략』, 공군역사기록관리단, 『하늘에서 본 6·25전쟁』, 46쪽 재인용).
13. 군사편찬연구소, 2009, 『6·25전쟁사 제6권』, 776쪽.
14. 군사편찬연구소, 2011, 『6·25전쟁사 제8권』, 661쪽.
15. 군사편찬연구소, 2011, 『6·25전쟁사 제8권』, 723쪽.
16. "Annex : to the Summary of the Air Situation in Korea, 31 August"(RG341 Entry272 Box 209).
17. 군사편찬연구소, 2009, 『6·25전쟁사 제6권』, 678쪽.
18. 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 제10권』, 645쪽.
19. 군사편찬연구소, 2012, 『6·25전쟁사 제9권』, 736쪽.
20. 군사편찬연구소, 2013, 『6·25전쟁사 제11권』, 631쪽.
21. Robert F. Futrell, 1983, The United States Air Force in Korea 1950-1953, Office of Air Force History United States Air Force, pp.635~636.
22. Robert F. Futrell, 1983, The United States Air Force in Korea 1950-1953, Office of Air Force History United States Air Force, pp.56~57; 군사편찬연구소, 『6·25전쟁사 2권』, 763~764쪽.
23. Head Quarters Far East Air Forces, "FAF Review", Jun, 1950.
24. Head Quarters Far East Air Forces, "Operations Instructions No.1", FEAF AG No. 2970(1 May 1950), pp.1~5.
25. 이 밖에 비행장 현황을 보면 김해(K-1), 대구(K-2), 평택(K-6), 김포(K-14), 여의도(K-6), 오산(K-55) 등이다.

006

# 휴전 후 수원비행장과 제10전투비행단의 변천



# SRI



## 수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

## 수원학연구원

### 1. 강릉비행장에서 창설된 제10전투비행단

현재 수원비행장에 주둔하고 있는 공군 제10전투비행단은 1953년 2월 15일 강릉비행장에서 창설되었으며, 초대 단장은 김영환 대령이었다. 제10전투비행단은 한국전쟁 당시 북한 지역에 대한 공중공격의 전과를 지닌 한국 공군의 유일한 비행단이다. 그만큼 제10전투비행단의 역사와 창설 과정은 곧 한국 공군의 역사라고 해도 과언이 아닐 것이다.

제10전투비행단의 창설 과정을 살펴보기 위해서는 제1전투비행단의 창설 과정을 먼저 살펴볼 필요가 있다. 1949년 10월 1일 공군이 육군에서 분리 독립하여 창설된 이후 한국 공군은 1개의 비행단만이 존재하였다. 그러던 중 1951년 8월 1일 경남 사천비행장에서 기존의 비행단을 개편해



강릉 주둔 당시 제10전투비행전대 간판(제10전투비행단 제공)



1951년 제10전투비행전대 강릉기지 이동(제10전투비행단 제공)



1953년 2월 15일 강릉기지에 주기된 F-51 전폭기(제10전투비행단 제공)



1953년 2월 15일 제10전투비행전대에서 제10전투비행단으로 승격 창설(제10전투비행단 제공)

# 수원시정연구원

## SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구소

제1전투비행단을 창설하고, 그 예하에 제10전투비행전대를 편성하였다.<sup>1</sup>

제10전투비행전대는 1951년 8월 27일 미 제5공군 전술검열관 아이잭슨(Clayton M. Isaacson) 중령과 그 일행으로부터 작전준비태세검열(ORI : Operational Readiness Inspection)을 성공적으로 통과한 후 1951년 9월 강릉비행장으로 이동하였다. 이동 후 각종 준비과정을 거친 뒤 1951년 10월 11일부터 단독 출격작전을 개시하였다.<sup>2</sup> 전쟁기간 동안 미 공군을 통해 전력과 전투 운용 능력을 성장시키고, 각종 출격 작전을 성공적으로 수행한 결과 1953년 2월 15일 전투비행단으로 승격되면서 제10전투비행단으로 창설되었다.

제10전투비행전대는 강릉비행장에 주둔하면서 한국 공군의 '한국전쟁 3대 전과'라고 일컫는 작전을 성공적으로 수행하였다. 여기서 3대 전과는 승호리 철교 폭파 작전, 평양 대폭격 작전, 351고지 전투 지원작전을 말한다.

승호리 철교 차단작전은 1952년 1월 15일 평양 동쪽 10km 지점에 위치한 승호리 철교를 폭파하는 작전이었다. 당시 승호리 철교는 대동강의 지류인 남강에 설치된 철교로서 공산군 측 보급물자 수송로상의 요충지였지만, 유엔공군의 500여 회 출격에도 폭파하지 못하였다. 제10전투비행전대가 이 임무를 맡아 1952년 1월 12일과 1월



1952년 1월 15일 승호리 철교 폭파작전

1952년 8월 29일 평양 대폭격작전(제10전투비행단 제공)

15일 F-51 전폭기로 11회 출격해 1,500피트 초저고도 공격으로 완전히 폭파하는 데 성공하였다.<sup>3</sup> 이 작전은 한국 공군의 빛나는 전사로, 1964년 개봉한 영화 '빨간 마후라'의 소재가 되기도 하였다.

평양 대폭격작전은 1952년 8월 29일 1,403대의 항공기가 평양 군사목표물에 대한 대대적인 폭격을 감행한 작전을 말한다. 이 작전은 휴전협상과정에서 유엔공군이 북한에 대한 심리적 타격을 주어 휴전협상에 응하도록 압박하는 데 목적이 있었다. 이 작전에 제10전투비행전대의 F-51 전폭기 36대가 참가해 한국 공군에 할당된 2개 군사목표물(평양 금속공장과 철도 조차장)을 폭파하였다.<sup>4</sup>

351고지 전투 지원작전은 1952년 10월 28일부터 휴전이 성립된 1953년 7월 27일까지 강원도 고성에 있는 351고지에 대한 육군의 작전을 제10전투비행전대가 항공 지원한 것을 말한다. 공군은 이 기간에 총 1,538회를 출격해 보급품 집적소 509개소, 병커 736개소, 야포진지 158개소, 박격포 진지 179개소, 인명살상 287명 등의 큰 전과를 세웠다.<sup>5</sup> 이 작전은 한국 공군이 단독적으로 전개한 대표적인 근접항공지원작전이었다.

## 2. 1954년 제10전투비행단의 수원 이동

한국전쟁 기간 중 강릉비행장에서 창설된 제10전투비행단이 수원과 인연을 맺은 것은 전쟁이 끝난 직후였다. 1954년 10월 제10전투비행단이 주둔지를 강릉에서 수원으로 이전하였기 때문이다. 1953년 2월 15일 제10전투비행단으로 창설된 지 1년여 만이고, 1951년 9월 제1전투비행단 소속의 제10전투비행전대로 강릉비행장에 전개한 지 3년여 만이었다.

제10전투비행단이 강릉에서 수원으로 주둔지를 이전하게 된 것은 국방부 일반명령(공) 제51호에 의해서였다. 대한민국 공군이 편찬한 『공군사(空軍史)』에는 기지 이전에 대해 다음과 같이 기술하고 있다.

전란 중 일시적으로 전진하였던 강릉기지는 휴전선과의 근거리, 해무 및 안개의 빈번한 발생 등 기상 악조건, 지형 및 지리적 조건의 불비, 그리고 '젯트'기 기지로서의 부적합성 등 전술 및 지정학적인 각종 조건의 부적(不適) 등으로 말미암아, 불가불 타 기지로의 발전적인 전개가 요구되었으므로 예의(銳意) 연구 검토한 결과, 수원기지가 가장 적합한 기지로 선정되어 군은 1954년 10월 4일을 기하여 이동을 개시하여 해상, 철도, 공로로 동월 26일에 완전히 수원기지에 이동 완료하였다. 그 후 동년 11월 28일 동 기지를 미 공군으로부터 인수하였다.<sup>6</sup>

이 내용에 따르면 제10전투비행단이 강릉에서 수원비행장으로 이전하게 된 이유는 지리적으로는 휴전선과 가깝고, 기상 측면에서는 해무 등이 빈번하게 발생하여 작전에 지장을 주었기 때문이었다. 그리고 여기에서 주목할 것은 강릉비행장이 제트(Jet)기 기지로서 부적합한 데 반해 수원비행장이 가장 적합한 기지로 선정되었다는 점이다. 결과적으로 지리, 기상, 공군의 향후 발전 목표 등을 종합적으로 고려한 결과 수원비행장이 가장 부합하였기 때문에 주둔지를 이전하였다는 것이다.

여기서 등장하는 제트기 기지는 당시 한국 공군에게는 매우 당면한 과제였다. 공군은 휴전을 계기로 공군력 증강 방안에 대한 계획을 수립하고, 장차 한국 공중방어 임무를 독자적으로 행해 나갈 수 있는 기초역량 확보에 전력을 기울여 나갔다. 이를 위한 추진과제의 첫 번째가 제트기 도입이었다. 전쟁기간 미국으로부터 도입된 F-51 무스탕은 프로펠러 전투기였다. 그러나 전쟁 기간 유엔 공군은 F-86 세이버, 공산진영은 MiG-15 제트 전투기를 운용하고 있었다. 따라서 한국 공군도 프로펠러 전



1954년 10월 수원비행장으로 주둔지를 이전한 제10전투비행단

투기가 아닌 제트 전투기 도입을 숙원과제로 삼고 있었던 것이다.

이를 위해 1954년 3월 30일 서울에서 개최된 한미 공군 고위층 간 회담에서 공군 증강책을 논의하였고, 같은 해 11월 29일에는 오산에서 한미군사회의의 일환으로 공군분과 위원회를 개최하였다. 이 자리에서 미국은 군사원조의 일환으로 한국 공군에 1개의 제트비행단을 창설할 것과 C-46 수송기를 공급할 것에 합의하였다.<sup>7</sup>

이처럼 제트기 도입을 위한 한국 공군의 계속된 노력 속에서 수원비행장이 제트기 비행단으로 선정되고, 공군의 첫 전투비행단인 제10전투비행단이 주둔지를 수원으로 이전하게 된 것이었다.

제10전투비행단은 1954년 10월 4일부터 주둔지 이전을 시작해 1954년 10월 26일 완료하였다. 주둔지 이전에는 해상과 철도 운송 그리고 하늘 길이 모두 이용되었다. 주둔지를 수원으로 이전한 제10전투비행단은 1개월 뒤인 11월 28일 수원비행장을 미 공군으로부터 인수받았다. 이때부터 한국 공군 제10전투비행단의 수원비행장 주둔 시대가 시작되었고, 현재까지 70년 가까운 역사를 이어 오고 있다.

### 3. 제10전투비행단의 제트비행단으로 변신

수원으로 주둔지를 옮긴 제10전투비행단은 한미 공군이 합의한 공군 증강계획에 따라 제트비행단이 되기 위한 과정을 진행하였다. 그중에서도 제트 항공기의 도입과 이를 운용할 조종사 교육이 우선적으로 추진되었다. 이 과정을 거쳐 제10전투비행단은 1956년 4월 1일 한국 최초의 제트비행단으로 전환되었다. 이것은 한국 공군의 현대화를 의미하는 것이기도 하였다.

#### 1) 제트 항공기 도입 과정

한국 공군은 1955년 6월 20일 미국에게서 F-86F 항공기를 도입하였다. 이것은 1954년 11월 29일 한·미 간 합의된 한국 공군 제트화 계획에 따른 것이었다. 이날 최초로 F-86F 제트 전투기 5대가 수원비행장에 배치되었다. 이날 개최된 전투기 인수식에는 이기봉 국방부장관 등 국내외 인사들이 참석하였다. F-86F 전투기가 수원비행장에 도입됨에 따라 이를 운용할 제10전투비행단에는 제103전투비행대대가 새롭게 창설되었다.<sup>8</sup>

F-86F 전투기가 도입된 뒤 달 뒤인 1955년 8월 17일에는 T-33 제트기 10대도 도입하였다. 이 역시 수원비행장에서 인수식이 개최되었다. 이날 인수식에는 이승만 대통령이 비롯해 한미 고위 군장성 등이 참석한 가운데 열렸다. T-33 제트기는 한국이 운용할 F-86F 전투기의 조종사 양성을 위한 것이었다. 이날 인수식에 참석한 이승만 대통령은 미 제5공군 부사령관에게 한국 공군의 육성과 강화에 기여한 공로를 인정해 무성태극훈장을 수여하였다. 또한, 이승만 대통령은 미국에 군사원조에 대해 사의를 표명하고, 이번에 도입되는 항공기는 “자유를 수호하는 데 사용하겠다.”고 하였다.<sup>9</sup>

F-86과 T-33 제트기는 이후에도 계속해서 추가 제공되었다. 1957년 7월 5일에는 T-33 훈련기 7대의 추가 인수식이 수원비행장에서 이승만 대통령을 비롯한 내외 귀빈이 참석한 가운데 개최되었다. 인수식에는 한국대표로 공군참모차장 김창규 소장과 미국 대표로 주한 제314비행사단장 준장 젠트(Gent) 준장이 참석하였다. 이날 이승만 대통령은 제10전투비행단장 김성룡 대령에게 비행단 단기(團旗)를 직접 수여하였다.<sup>10</sup>



1955년 6월 20일 F-86F 인수식에 참석한 이기붕 국방부장관과 국내외 인사, 시범비행을 마친 김두만 중령(제10전투비행단 제공)



1955년 6월 20일 도입된 F-86F 항공기(제10전투비행단 제공)



1955년 8월 17일 T-33 제트 훈련기 인수식에 임석한 이승만 대통령(제10전투비행단 제공)

# 수원시정연구원

## SUWON RESEARCH INSTITUTE

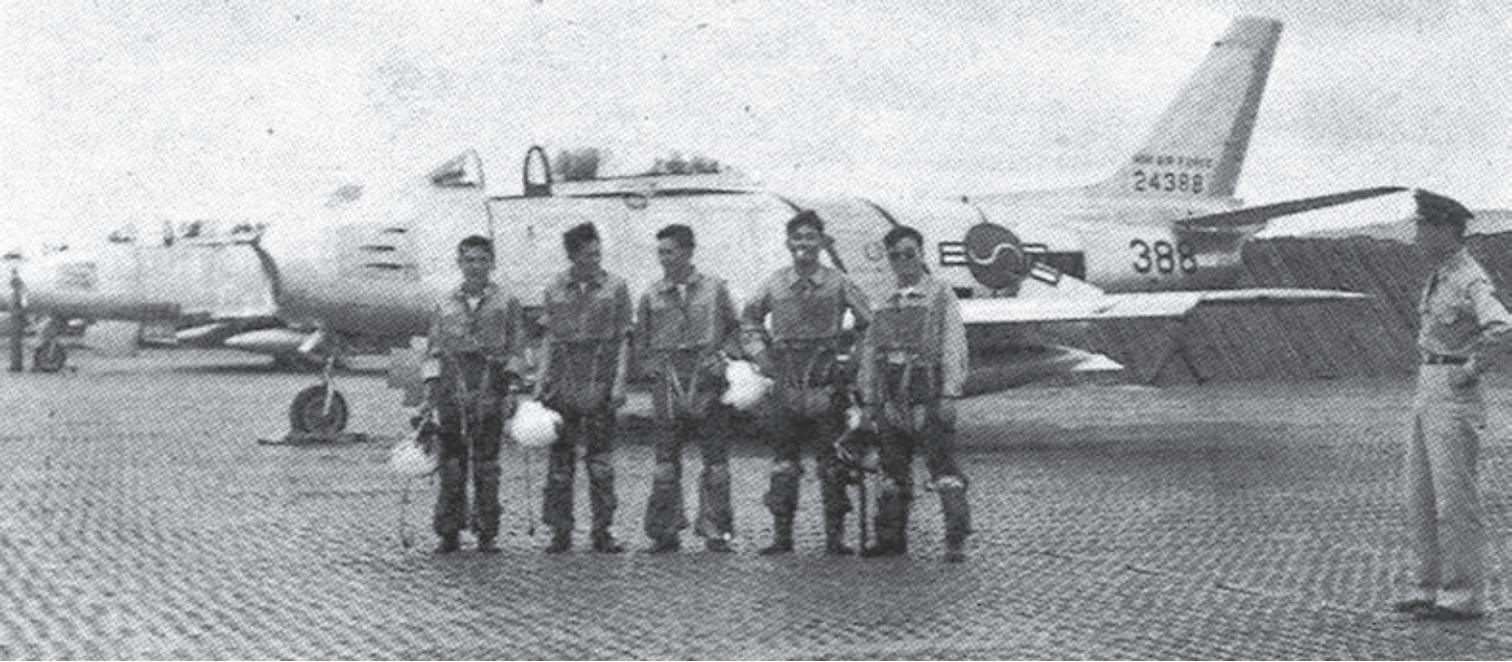
# 수원학연구원센터

### 2) 제트 전투기 조종사와 정비사 교육

1955년 6월 수원비행장에 한국 공군 최초로 F-86 제트기가 도입되었다. 공군은 이 전부터 제트기 도입에 앞서 장차 도입 될 제트기를 운용할 조종사와 정비사 양성을 추진하고 있었다. 제트 조종사 양성은 기존의 F-51 전투기 조종사들을 F-86 전투기로 기종을 전환하는 훈련이었다. 이것은 미국과 국내에서 진행되었고, 국내에서는 오산 미 공군기지와 수원비행장에서 실시되었다.

처음에는 조종사를 미국에 파견 보내 교육하였다. 이 교육은 한미 군사당국 간 합의에 의해 1954년 9월 조종사 10명을 미국으로 보내 30주간 F-86 전폭기 조종 훈련을 실시하였다. 이후에도 계속해서 도미교육을 실시해 1954~1957년 총 97명의 조종사가 배출되었다.

국내에서도 교육이 진행되었다. 1954년 12월 9일 오산비행장에서 10명의 제트기 조종사 훈련을 시작한 이후 1957년까지 총 100명의 제트 조종사가 양성되었다. 이를 위해 1955년 2월 10일 잠정적으로 오산기지의 미 공군 지휘 하에 제트 교육대가 창



1955년 6월 20일 F-86F 항공기 조종사(제10전투비행단 제공)



1955년 8월 17일 제트 조종사 양성을 위해 도입한 T-33 제트훈련기(제10전투비행단 제공)

설되었다. 그 후 오산기지의 교육대는 해체되었지만, 이 교육대는 수원의 제10전투비행단 예하로 편성되어 1956년 4월 1일 비행단이 제트화될 때까지 운영되었다.<sup>11</sup> 조종사 교육과 함께 정비사에 대한 교육도 진행되었다. 정비사에 대한 해외파견 교육도 1954년 8월부터 1957년까지 199명에 대한 교육을 실시하였고, 국내교육은 1958년 8월부터 미 제5공군의 협조 아래 오산기지에서 2차에 걸쳐 실시되었다.<sup>12</sup> 제트기의 도입이 증가함에 따라 1957년 7월 1일에는 T-33 및 F-86의 기본임무 수행

을 위해 제10전투비행단 예하로 제10훈련비행전대를 창설하였다. 여기에 기존 104 훈련비행대대와 제105고속훈련비행대대를 예속시켰다.<sup>13</sup>

제10전투비행단은 1955년 8월 17일 최초로 F-86F 전투기 14대와 T-33기 9대를 미 공군에게서 인계받아 한국 공군 최초로 제트기를 보유하게 되었다. 이어서 1956년에는 68대의 F-86F기를 추가 인수하여 제트 비행단 운용의 기틀을 마련하였고, 1956년 4월 1일 제트화를 완료하였다. 제트 전투기가 도입됨에 따라 전쟁 당시 한국 공군에서 운용했던 F-51 무스탕은 1957년 6월 29일부로 한국 공군에서 폐기되었다.<sup>14</sup>

#### 4. 1960년대 이후 제10전투비행단의 성장

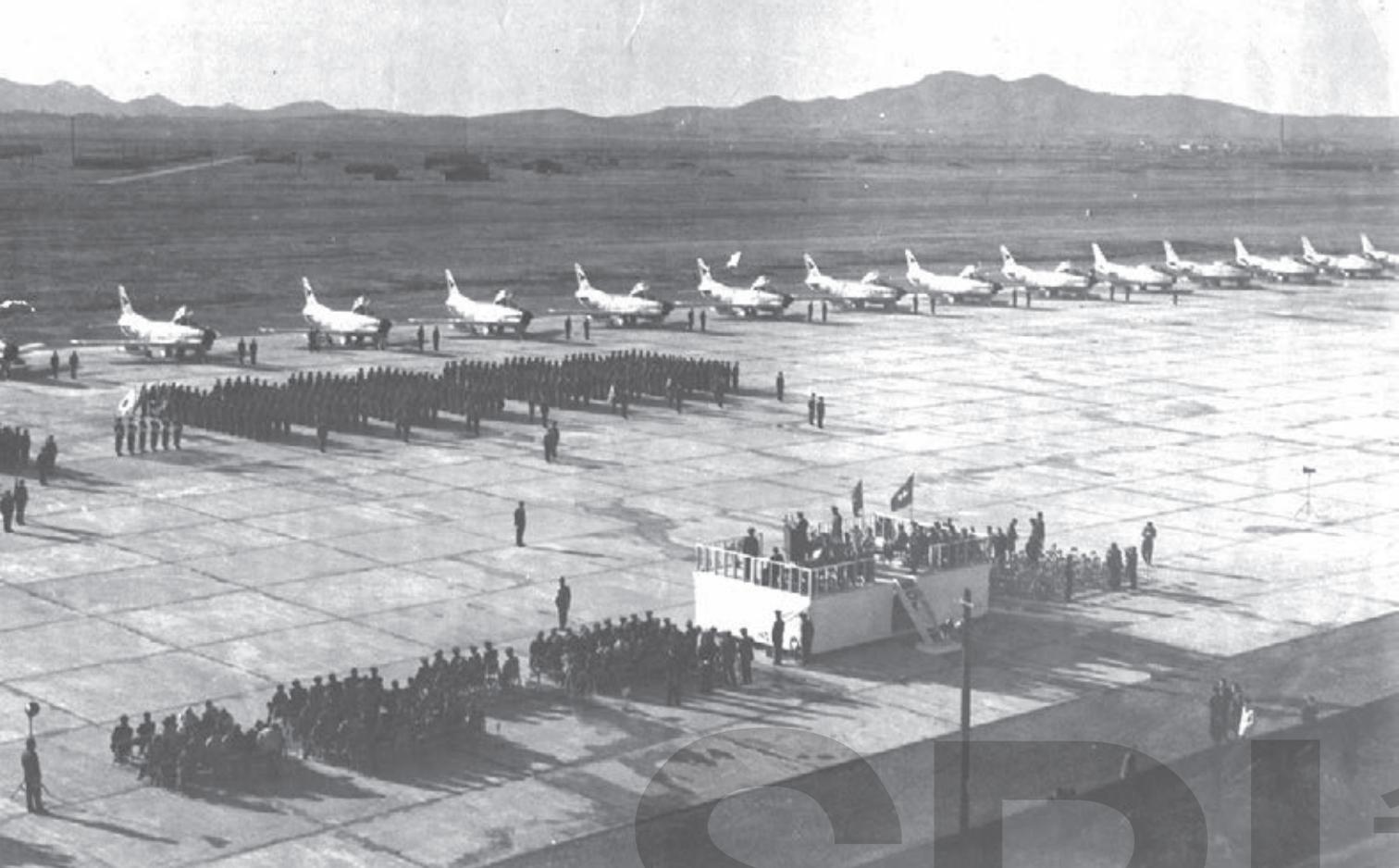
1956년 4월 1일부로 제트화를 완료한 제10전투비행단은 이후에도 계속해서 신형 전투기 도입과 시설 확충을 통해 한국 공군을 대표하는 전투비행단으로 성장과 발전을 계속하였다. 당시에는 미 공군으로부터 제공받는 신형 전투기의 대부분이 수원비행장에서 운용되었다. 여기서는 당시 미국으로부터 수원비행장에 제공된 항공기를 시기순으로 살펴보고 비행장 활주로 공사에 대해 알아보려고 한다. 이 외에 제10전투비행단의 다양한 활동을 살펴보고자 하겠다.

##### 1) 신형 전투기 도입 현황

F-86기의 추가 도입은 1960년에 이루어졌다. 1960년 11월 14일 수원비행장에서는 윤보선 대통령이 참석한 가운데 F-86D 전투기 1차 인수식이 개최되었다.<sup>15</sup> F-86은 1958년 한미 간 전천후 요격기 2개 대대를 창설한다는 합의에 따라 1960년 2월 10일 2대가 처음 도입된 이후 12월 말까지 총 18대가 도입되었다.

1960년대에 수원기지는 F-86D 전천후 요격비행대대인 제108과 제109요격전투비행대대가 창설되었다. 이후 F-86 전투기가 신형 제트기로 대체되면서 두 대대는 통합되어 제189대대로 만들어졌고, F-86D가 퇴역하면서 해체되었다. 1961년 12월 8일에는 제2차 F-86D 전천 후 요격기 인수식이 수원비행장에서 개최되었다.

다음으로 수원비행장에 도입된 제트기는 F-5A/B 전투기였다. 1955년 처음 도입한 F-86F 전투기를 1960년대 들어서면서 미 공군에서는 더 이상 운용하지 않고 폐기하



1961년 12월 8일 수원비행장에서 개최된 제2차 F-86D 전천후 요격기 인수식(제10전투비행단 제공)

면서 항공기 유지 관리를 위한 부품 생산 등에서 문제가 발생하였다. 한편으로 북한군이 새로운 MiG-19 전투기를 보유하면서 이에 대응할 수 있는 신형 전투기의 도입이 요구되었다.

이에 따라 1962년 11월 미국의 한국에 대한 군사원조계획에 F-5 전폭기 도입을 결정하고, 1963년 2월 한미합동회의에서 이를 재확인하였다.<sup>16</sup> 그 결과 1965년 4월 22일 F-5A/B 전투기가 수원비행장에 도입되었다.<sup>17</sup> 1965년 4월 30일 수원비행장에서 개최된 초음속 제트기 인수식에는 박정희 대통령을 비롯해 김성은 국방부장관 등의 주요 인사가 참석해 F-5A 초음속 제트기의 인수 및 시범 비행을 지켜보았다.

F-5A 제트기는 초음속 시속 1,600km를 가진 항공기였다. F-5A/B 전투기는 미국이 동맹국에게 제공하기 위해 T-38 Talon 항공기를 토대로 제작된 최고 속도 마하 1.44의 기동성능이 뛰어난 항공기였다. 공군은 F-5A/B 20대에 대한 인수식을 거행함으로써 초음속 전투기 시대로 도약하는 발판을 마련하였다.<sup>18</sup>

이후에도 한국 공군의 신형 전투기 도입은 계속되었고, 많은 기종이 수원비행장에서 운용되었다. F-5A/B 기종에 이어 도입된 항공기는 F-4D 전폭기였다. 1969년 8월 29일 도입된 F-4D 전폭기도 일부가 수원비행장에서 운용되었다.<sup>19</sup>

1986년 9월에는 KF-5E/F 제공호를 인수해서 운영하였다. 제공호는 국내에서 처음으로 조립 생산한 전투기였다. 제공호는 1980년 10월 미국과 'F-5E/F 항공기 공동생산에 관한 양해각서'를 체결하고 국내에서 면허생산 형태로 진행해 만든 항공기로 하늘을 제패하라는 뜻으로 '제공호'로 명명되었다. 이후 1982년 9월 9일 김해비행장에서는 국내에서 생산된 제공호의 출고 기념식이 개최되었고, 이것이 1986년 수원비행장에 실전 배치된 것이었다.<sup>20</sup>

1986년 수원비행장에 도입되어 운영된 F-5E/F 제공호는 2022년 현재까지도 수원에서 운영하고 있다. 그러나 오랜 시간 운용하고 있는 탓에 기체가 노후화되면서 향후 신형 기종으로 교체할 예정인 것으로 알려져 있다.

## 2) 수원비행장의 활주로 신설 및 보수공사

공군작전은 조종사와 항공기가 가장 중요하지만, 항공기가 이·착륙하는 활주로 또한 이에 못지않게 필수적으로 수반되어야 할 중요 시설이다. 수원비행장의 활주로는 일제강점기인 1944년 비행장 건설 당시 만들어지고, 한국전쟁 기간 미 공군에 의해 확장 공사가 이루어졌다. 그러나 신형 항공기의 도입은 이착륙 거리의 변화 등으로 활주로의 길이와 폭 그리고 강도까지도 함께 개선을 필요로 한다. 그뿐만 아니라 항공기의 이착륙이 계속되면서 자연스럽게 활주로 파손이 일어나기 때문에 지속적인 보수공사는 안정적인 공군작전을 위해 필수적인 작업이다.

휴전 이후 제10전투비행단이 수원비행장으로 이전한 뒤 활주로 보수공사가 여러 차례 실시되었다. 이 가운데 국내 언론과 기록에 나온 사항을 중심으로 살펴보고자 한다.

언론에서 보도하고 있는 활주로 보수공사 소식은 1958년에 확인된다. 1958년 12월 국내 일간지에는 수원비행장 활주로는 보수공사를 마치고 준공되었다고 보도되었다. 그 내용을 보면, “그간 육군 공병대에 의하여 진행되어 오던 수원비행장 활주로 보수공사가 준공되었다. 1958년 12월 9일 상호 10시부터 수원비행장에서 거행된 준공식에는 김 공군 참모총장을 비롯한 내외 귀빈 다수가 참석하였다.”고 되어 있다.<sup>21</sup> 또한 보수공사를 육군 공병대가 하였다고 되어 있다.

1958년은 수원비행장이 제트 기지로 전환된 1956년 4월 이후 2년이 지난 뒤였다.



1965년 4월 30일 F-5A 초음속 제트기 인수 및 시범 비행(제10전투비행단 제공)

1954년 11월 수원기지 관리가 미 공군에서 한국 공군으로 이전되었지만, 수원비행장 활주로는 전쟁 기간 미군에 의해 공사가 이미 실시되었고, 기지 관리가 한국 공군으로 넘겨진 이후에도 수원에는 미 공군 일부가 주둔하고 있었다. 여기에서 1955년부터 새로운 제트 전투기가 한국 공군에 인계됨에 따라 비행장 활주로 상태가 악화되었고, 그 결과 1958년쯤에 이르러서야 활주로 보수공사가 실시되었던 것으로 보인다.

1958년도 활주로 공사를 육군 공병대가 맡았다는 점은 당시 공군의 시설관리 부대에 대한 설명이 필요해 보인다. 전쟁 이후 한국 공군은 공군 확장계획에 의해 전쟁 기간 중 미 공군에서 관리 운영해 오던 수원비행장을 비롯해 10개 작전기지를 인수하였다. 이로써 한국 공군에서 활주로나 유도로를 비롯해 각종 부대시설에 대한 관리가 필요했지만, 당시 한국 공군은 그럴 만한 능력이 부족한 상황이었다. 이를 위해 한국 공군은 1957년 4월 29일 국방부장관에게 ‘항공공병대’ 창설을 건의하였다. 이 공병대는 활주로나 유도로뿐만 아니라 전투 재개 시 즉시 공군작전에 사용할 수 있도록 급유시설, 비행관제 및 안전에 필요한 제반 작전지원부대시설을 완비하며 전투 재개 시 예측되는 피해를 즉시 복구할 수 있는 최소한의 필요한 시공능력을 보유하게 하기 위한 여러 방안이 논의되었다. 그 결과 항공공병단을 육군에 창설하여 공군에 배치시켜 공군에서는 작전 및 지휘권을 가지며 육군에서 후방지원을 하는 안이 결정되었다. 이후 전술적 요충기지인 대구와 수원을 모기지로 하는 항공공병단을 육군에 창설해 공군에 배치하도록 육군본부 직할로 육군 제1중(重)건설공병대가 창설되어 공군작전기지 시설공사를 담당하게 하였다.<sup>22</sup> 따라서 1957년 수원비행장 활주로를 육군공병대가 실시했는데, 그 배경은 이와 같았던 것이다.

1957년 이후 수원비행장 활주로 공사는 1963년에 있었던 것으로 확인된다. 제10전투비행단의 부대사에서는 이것에 대해 새로운 활주로를 건설하였다고 기록하고 있다.<sup>23</sup> 구체적인 내용을 보면, “1963년 9월 14일 신활주로를 건설하였다. 1962년 11월 김종필 중앙정보부장의 방미귀국 보고를 통해 미국의 F-5A 전폭기가 군사지원 무기로 확인되었으며, F-5A 도입에 앞서 1964년 10월 23일 신활주로를 미 공군에게서 인수하였다. 이어 1965년 5월 13일 국고 40만 원을 들여 신활주로 노건 정리사업으로 잔디 씨를 파종하여 비행안전을 도모하였다.”라고 기술하고 있다.

이 내용을 보면, 이 시기 활주로 건설공사가 추진된 배경은 미국으로부터 F-5A 전폭기 도입에 앞서 활주로나 유도로 등의 시설을 점검하고 보수하는 데 있었던 것으로 보인다. 그리고 새 활주로를 미 공군에게서 인수한 것으로 되어 있는데, 이것은 수



1963년 9월 14일 수원비행장 신활주로(제10전투비행단 제공)

1968년 12월 5일 신갈 비상활주로 이착륙 훈련(제10전투비행단 제공)

원비행장에 당시까지 미 공군도 함께 주둔하고 있었기 때문으로 보인다. 활주로 건설 후 노건 정리를 위해 잔디 씨를 파종하였다는 점이 이채롭다.

수원비행장 활주로 보수 및 새 활주로 건설 과정을 보여 주는 사진이나 동영상 찾기는 어렵다. 그러나 『공군화보집』에는 대구비행장 활주로 포장작업이 담긴 사진이 수록되어 있다. 비록 대구비행장의 경우지만, 당시 활주로 포장작업 과정은 대체로 비슷했을 것이다. 사진에는 중장비를 이용해 평탄작업을 한 후 시멘트를 포장하는 모습이 담겨 있다. 전투기가 이착륙하기 때문에 활주로의 강도는 일반 도로보다 강하게 만드는 것으로 알려져 있다. 그렇지만, 일반 도로의 작업 과정과 비교해 보면 매우 유사함을 알 수 있다.

한편, 수원비행장에서는 비행장 안에 있는 활주로 외에도 비상시에 사용하기 위한 비상활주로(Emergency Landing Strip)도 운영하였다. 비상활주로는 유사시 출동기지로 활용할 수 있도록 고속도로나 국도 또는 별도의 지역에 설치된 활주로를 말한다.<sup>24</sup> 즉, 적의 공격으로 비행장 활주로는 피해를 입어 사용이 제한될 경우를 대비해 비상시에 사용하기 위한 목적으로 운영되는 활주로를 의미한다.

수원비행장에서 운영하던 비상활주로는 크게 두 종류였다. 하나는 경부고속도로이고, 다른 하나는 국도 상에서 운영되었다. 고속도로를 비상활주로로 활용한 것은 경

# SR

## 수원시정연구원

SUWON RESEARCH CENTER

## 수원학연구소

부고속도로가 개통되면서 가능해졌다. 경부고속도로는 1968년 2월 서울과 수원 구간이 개통되었고, 1970년 7월 완공, 개통되었다. 이에 대해 한국 공군은 경부고속도로에 16곳의 비상활주로 설치를 요구했고, 건설부가 이 중 8곳을 수용하였다. 경부선의 신갈, 오산, 구미, 경주 등 6곳과 호남선의 정읍, 나주에 비상활주로를 만들었다.<sup>25</sup> 수원비행장의 경우 기지와 인접한 신갈과 성환에 비상활주로를 운영하였다. 비상활주로 관리를 위해 1972년 4월 16일 인가병력 34명으로 파견대를 편성해 비상활주로를 관리하기 시작하였다.<sup>26</sup>

그러나 고속도로상의 비상활주로는 2000년대 들어서면서 해제되었다. 합동참모본부는 2005년 3월 유사시 항공기 이착륙을 위해 운영해 온 경부고속도로 상의 신갈, 성환, 구미, 언양지역과 호남고속도로 정읍 등 5곳의 고속도로 활주로를 해제하였다. 다만 국도 5곳에 지정된 비상활주로는 유지하였다.<sup>27</sup>

수원비행장 옆 국도 상에 운영되던 비상활주로는 2013년 말에 해제되었다. 수원시 권선구 대항교동부터 화성시 진안동 간의 국도 1호선 2.7km 구간에 건설된 왕복 6차선 도로가 1983년 비상활주로로 지정되었다.<sup>28</sup> 비록 국도 상에 지정된 비상활주로지만, 항공기 이착륙이 이루어지는 활주로였던 만큼 주변지역은 건물 높이 제한 등의 각종 규제를 적용받았다.



1963년 수원비행장(NARA 제공)



1971년 수원비행장(NARA 제공)

# 수원시정연구원

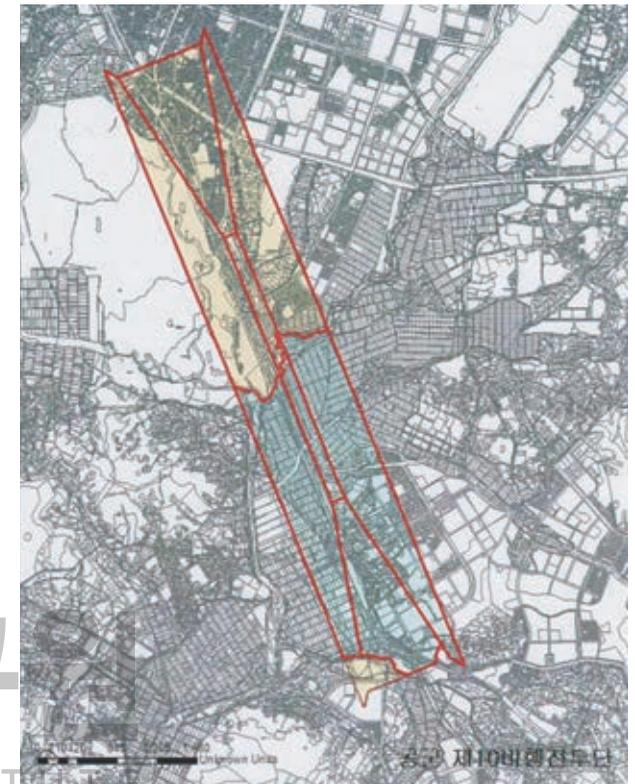
SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구센터



1986년 3월 25일  
1986년 틱스퍼리트 수원 비상활주로 이착륙훈련(http://blog.naver.com/hanyhan1 제공)

이에 대해 2011년 9월 2일 경기도와 수원시, 화성시 그리고 공군본부가 협의를 통해 2013년까지 새로운 비상활주로를 수원비행장 내에 새로 건설해 준공함과 동시에 현재의 비상활주로를 해제하기로 하였다. 이전에 따르는 200억 원의 비용은 경기도와 수원시가 각각 80억 원, 화성시가 40억 원을 부담하기로 하였다. 비상활주로 이전을 통해 해당지역에는 1조 원 이상의 경제적 효과를 거둘 것으로 예상된다.<sup>29</sup> 그리고 수원비행장 비상활주로 지역에 대한 비행안전구역 해제안이 2013년 12월 24일 국방부의 군사기지 및 군사시설보호심의위원회를 통과하고 12월 31일 관보에 게재되었다.<sup>30</sup> 이로써 수원비행장 비상활주로는 기능이 완전히 해제되고, 주변지역에 대한 각종 규제도 함께 해제되었다.



수원비행장 비상활주로 해제(수원, 화성, 오산 구간) 지형 도면  
(2013년 12월 31일)

### 3) 제10전투비행단의 다양한 활동

#### 화성을 닮은 제10전투비행단 정문

제10전투비행단의 정문은 지역의 문화유산인 화성(華城)을 모티브로 하여 만들어졌다. 2001년 정문 개선작업을 시작하면서 유네스코(UNESCO)에 세계문화유산으로 등록된 화성을 형상화하여 군부대의 정문으로 만들어졌다. 제10전투비행단에 따르면 정문을 새로 만드는 작업에 참가한 인원들이 모두 화성으로 견학을 가 실물을 견학하고, 화성을 본뜨기 위해 별도로 검은 벽돌을 주문하기도 했다 한다. 새롭게 정



2001년 4월 3일 수원비행장 정문(수원시 포토뱅크 제공)

문이 만들어진 뒤에는 지역 유관 기관 등에서 지역의 명물이 탄생했다고 축하하며 정문 앞 도로를 새로 포장하는 등 격려를 보내기도 했다.

#### 제201전투비행대대의 10만 시간 무사고 비행기록

수원비행장에 주둔하고 있는 제10전투비행단 예하에 제201전투비행대대가 있다. 『월간 공군』(2003년 10월호)에는 201대대의 10만 시간 무사고 비행기록에 대한 기사가 게재되었다. 그 내용을 보면, 1978년 2월 24일부터 25년 7개월 만에 수립된 기록이라는 점과 이 기록은 단일 전투비행대대가 세운 기록으로는 공군 역사상 최고의 기록이라는 것이다. 또, 201대대에 대한 소개도 함께 실려 있다. 이 대대는 1976년 율곡사업으로 도입된 F-5전투기를 주기종으로 창설된 첫 번째 대대로, 그동안 초계비행 및 야간 비행 임무 등을 통해 한반도 영공을 방위했다는 것이다.

또한, 제10전투비행단은 1980년 6월 격렬비열도 근해에서 대간첩 작전을 수행하여



2003년 12월 2일 201대대 10만 시간 무사고 비행안전 시상식(제10전투비행단 제공)

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

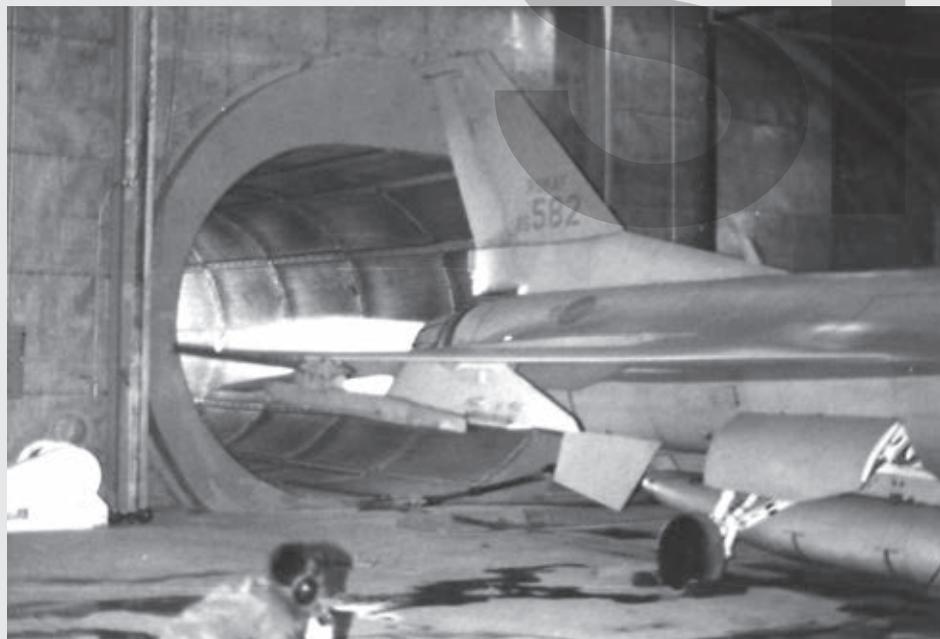
북한 간첩선을 격침시키고, 1982년엔 우리 기술로 만든 최초의 국산전투기인 제공호 1호기를 인수하였고, 1983년 2월과 1996년 5월엔 북한 귀순조종사 유도작전을 성공적으로 수행했다고 적고 있다.

#### 소음피해를 줄이기 위한 시설 ‘허쉬 하우스’

비행장의 소음을 줄이기 위한 노력으로 탄생한 시설이 ‘허쉬 하우스(Hush House)’이다. 영어로 조용함, 침묵을 뜻하는 Hush를 붙인 것으로 번역을 하면 ‘조용한 집’ 정도가 적당할 것이다. 이 시설은 항공기의 엔진 출력을 테스트할 때 나오는 시끄러운 소음을 막아 주는 시설이다. 항공기는 정비 과정에서 주기적으로 출력을 최대로 가동하는 시험을 하는데 이것을 야외에서 할 경우에는 주변에 큰 소음을 일으키게 된다. 그러나 이 시설에서 출력 테스트를 하게 되면 소음이 실외로 나가지 않고도 시험이 가능하다.



1990년 허쉬 하우스 건설공사(제10전투비행단 제공)



1990년 허쉬 하우스 시험가동(제10전투비행단 제공)



수원비행장 탄약고(화성신문)

# 수원시정연구원

## SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구센터

### 열화우라늄탄 보관과 인계

수원비행장에는 미 제7공군이 사용할 열화우라늄탄 110여만 발이 보관되어 있었다고 한다. 2022년 4월 4일 국회 국방위원회 소속 김진표 의원의 발표에 따르면 수원비행장에는 약 33만 평 규모의 ‘매그넘 탄약고’가 있었고, 여기에는 열화우라늄탄 110여만 발이 보관되어 있었으며, 최근 미 7공군에 인계되었다고 한다.<sup>31</sup>

열화우라늄탄은 우라늄을 핵무기나 원자로용으로 농축하는 과정에서 발생하는 열화우라늄을 탄두로 만든 포탄으로 미군의 A-10 공격기에 탑재하기 위해 만든 것으로 전해졌다. 한미 공군은 1975년 ‘매그넘 합의서’를 체결하고, 제10전투비행단에 별도의 탄약고를 만들어 열화우라늄탄을 보관해 왔다. 매그넘 합의는 ‘대한민국 탄약 시설 내 미합중국 공군 탄약의 저장에 관한 합의서’로, 사고로 인한 인적·물적 손해에 대해 미국이 책임지지 않도록 규정돼 있다는 게 김진표 의원 설명이다.



2014년 10월 9~12일 수원비행장에서 개최된 '공군과 함께하는 경기항공전'

### 공군과 함께하는 경기항공전 개최

수원비행장에서는 국민들이 공군을 체험하고 접할 수 있는 다양한 행사가 개최되었다. 제10전투비행단은 매년 기지 개방행사를 통해 지역 주민을 포함해 모든 인원들을 부대 안으로 초청하여 활주로를 비롯해 항공기와 비행장 내부 시설을 관람할 수 있게 하였다. 또한, 부대 행사로는 에어쇼, 모형 항공기 경연대회 등도 개최하고 있다. 2014년 10월 대한민국 공군과 경기도가 공동 주체한 '공군과 함께하는 경기항공전'은 4일간 수원 공군비행장에서 개최되었다. 에어쇼, 공군홍보관, 항공교육체험, 항공기탑승체험, 문화공연 등이 개최되었다.

## 5. 그 밖의 주둔 부대

강릉에서 수원비행장으로 주둔지를 이전한 제10전투비행단은 1954년 11월 28일부로 수원비행장을 미 공군으로부터 인수받았다. 그러나 수원비행장에는 한국 공군만 주둔한 것은 아니었다. 이것은 수원비행장에 대한 전반적인 지휘, 즉 기지 사령관(Base Commander)은 한국 공군 비행단의 지휘관(비행단장)이 한다는 것을 의미하고, 비행장의 일정 부분(면적)에 대한 미 공군의 사용은 계속되었다. 일종의 한·미 간 공동운영기지의 성격이었던 것이다. 제10전투비행단이 1954년부터 현재까지 계속해서 주둔하고 있는 반면에, 미 공군은 시대에 따라 주둔과 이동 그리고 교대를 반복하며 주둔해 왔다. 미 공군 중 제8전폭비행단과 제51전투비행단은 한국전쟁기부터 수원비행장에 주둔하였다. 두 비행단은 1952년 한국전쟁기부터 주둔하기 시작해 1972년 11월 22일 철수할 때까지 수원비행장에 주둔하였다.

A-10 항공기를 운영하는 미 제25전투비행대대도 수원에 주둔한 바 있다. 1979년 미 국방 장관은 제51전투비행단 산하의 A-10 항공기 대대를 수원비행장에 전개시킬 것이라고 발표하였다. 그리고 1982년 10월 1일 미 공군 제25전투비행대대가 수원비행장에 전개했으며, 1990년 9월 20일 다시 오산기지로 이동할 때까지 주둔하였다.<sup>32</sup>

수원은 DMZ에서 남쪽으로 45마일(72km) 지점에 위치해 있다. 공군 전투기의 속도로 볼 때 이 정도의 거리는 매우 가깝다고 할 수 있다. A-10 항공기의 수원 전개는 1982년 군산기지에 있는 F-4D 항공기가 F-16 항공기로 교체되면서 생기는 근접항공지원(CAS : Close Air Support)의 취약점을 보강하기 위한 것이었다. F-4 항공기의 주요 임무가 CAS인 반면 F-16 항공기의 임무는 깊숙한 후방 차단으로 지정되어 있다.<sup>33</sup>

한국 공군에서도 제10전투비행단 외에, 다른 부대들이 수원에서 창설되거나 주둔한 바 있다. 1987년 12월 30일 육군의 대공포가 공군으로 소속이 전환되면서 1988년 3월 1일 육군 대공포를 인수해 11월 1일 작전사령부 직할로 제88방공포전대가 창설되었고, 그 본부가 수원비행장에 있었다. 이후 제88방공포전대는 공군 방공포병사령부로 개편되면서 1991년 6월 28일 수원기지에서 해편식을 거행하였다.<sup>34</sup>

또한, 공군의 방공관제 업무를 담당하는 제30방공관제단도 수원비행장에서 시작하였다. 공군 현대화 계획의 일환으로 1955년 9월 1일 최초로 제30비행관제정보대대가 수원비행장에서 창설되었고, 1957년 7월 1일에는 제30관제정보전대로 증편됨으로써 한국 공군에 의한 관제정보 운영이 처음으로 개시되었다. 이후 1963년 9월 10일 제30방공관제단으로 증편되었다.<sup>35</sup>

## 註

1. 당시 제1전투비행단에는 제10전투비행전대 이외에 제10기지전대, 제30정비보급전대, 제201의무전대가 편성되었다. 그리고 제10전투비행전대 예하에는 제11전투비행대대와 제12전투비행대대, 제14연성비행대대 등 3개 비행대대를 편성하였다. 이지원, "6.25전쟁 전반기 미국의 항공기 원조와 한국의 전투조종사 양성정책," 『동북아연구』 35권 2호(2020), 53-59쪽.
2. 공군본부, 1999, 『사진으로 본 공군 50년사(1948-1999)』, 41쪽.
3. 군사편찬연구소, 2012, 『6.25전쟁사 10권』, 682~684쪽; 공군본부, 1999, 『사진으로 본 공군 50년사(1948-1999)』, 44쪽.
4. 군사편찬연구소, 2012, 『6.25전쟁사 10권』, 685~687쪽; 공군본부, 1999, 『사진으로 본 공군 50년사(1948-1999)』, 44쪽.
5. 군사편찬연구소, 2013, 『6.25전쟁사 11권』, 670~671쪽.
6. 공군본부, 1964, 『공군사 제2집』, 108쪽.
7. 공군본부, 1964, 『공군사 제2집』, 176쪽.
8. 공군본부, 1964, 『공군사 제2집』, 1108~1109쪽. 1955년 10월 15일 기준 제10전투비행단은 사령부, 전투비행전대(101·102·103전투비행대대, 104훈련비행대대), 정비보급전대(야전정비대대, 보급대대, 자동차대대), 기지전대(통신대대, 헌병대대, 시설대대, 급양대대), 의무전대로 편성되었다.
9. 『대한뉴스』 제64호(1955년 8월 30일).
10. 공군본부, 1964, 『공군사 제2집』, 108~109쪽.
11. 공군본부, 1964, 『공군사 제2집』, 77쪽, 108쪽.
12. 황태근, 1989, 『정비의 오늘과 내일』, 『공군지』 제209호, 10~11쪽.
13. 공군본부, 1964, 『공군사 제2집』, 108~109쪽.
14. 공군본부, 1964, 『공군사 제2집』, 77쪽, 102쪽.
15. 『대한뉴스』 제289호(1960년 11월 19일).
16. 황태근, 1989, 『정비의 오늘과 내일』, 『공군지』 제209호, 6~15쪽; 공군본부, 1999, 『사진으로 본 공군 50년사(1948-1999)』, 103쪽.
17. 공군 제10전투비행단, 2014, 『제10전투비행단 60주년 기념앨범』, 13쪽.
18. 공군본부 공보정훈실, 2019, 『공군 창군 70년의 위대한 여정』, 80쪽.
19. 공군 제10전투비행단, 2014, 『제10전투비행단 60주년 기념앨범』, 13쪽.
20. 공군본부 공보정훈실, 2019, 『공군 창군 70년의 위대한 여정』, 95쪽.
21. 「수원공항보수 준공」, 『경향신문』 1958년 12월 10일; 「수원비행장 활주로 보수 준공」, 『동아일보』 1958년 12월 10일.
22. 공군본부, 1964, 『공군사 제2집』, 77~78쪽.
23. 공군 제10전투비행단, 2014, 『제10전투비행단 60주년 기념앨범』, 52~53쪽.
24. 『국방과학기술용어사전』(<http://dlims.diaq.re.kr:8070/search/list/index.do>, 검색일 2022년 10월 1일).
25. 신인호, 「경부고속도 개통과 비상활주로」, 『국방일보』 2019년 7월 5일.
26. 공군 제10전투비행단, 2014, 『제10전투비행단 60주년 기념앨범』, 66쪽.
27. 신인호, 「경부고속도 개통과 비상활주로」, 『국방일보』 2019년 7월 5일.
28. 이태희, 「수원비행장 비상활주로 드디어 이전한다」, 『경기도청 보도자료』 2011년 9월 4일.
29. 이태희, 「수원비행장 비상활주로 드디어 이전한다」, 『경기도청 보도자료』 2011년 9월 4일.
30. 이태희, 「수원비상활주로 30년 만에 고도제한 풀리다」, 『경기도청 보도자료』 2013년 12월 31일.

## 註

31. 「수원 군공항 기지 보관 열화우라늄탄 110여만 발, 美 본토 이전」, 『연합뉴스』, 2022년 4월 4일.
32. 공군 제10전투비행단, 2014, 『제10전투비행단 60주년 기념앨범』, 458쪽.
33. 박재근 역, 1984, 『태평양 공군 현대화(상)』, 『공군지』 제190호, 83쪽.
34. 『월간공군』 제357호, 2008, 39쪽.
35. 공군본부, 1999, 『사진으로 본 공군 50년사(1948-1999)』, 78쪽.

# SRI

# 수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구센터

007

수원비행장, 그때 그 사건



SRI

# 수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

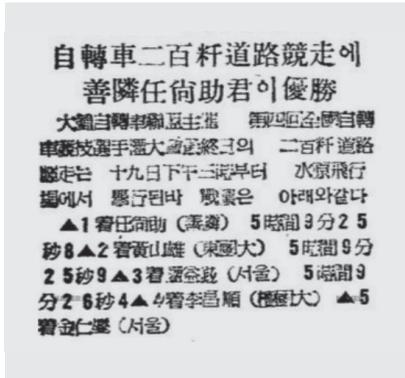
# 수원학연구원센터

## 1. 1949년 수원비행장에서 개최된 전국 자전거 경기대회

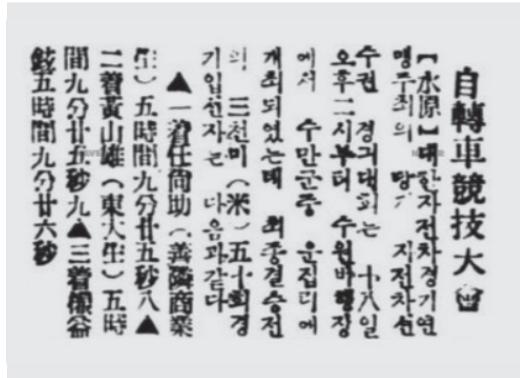
대한민국 정부 수립 직후이자, 공군이 독립하기 이전인 1949년 5월 수원비행장은 군사기지가 아닌 전혀 새로운 용도로 사용되었던 적이 있었다. 비행장의 활주로를 이용해 전국 자전거 경기대회가 개최된 것이다. 현재는 군사시설이지만 당시에는 공군이 창설되기 이전이고, 한국군의 전체 항공기 숫자도 소수였으며 비행장에 대한 관리도 제대로 이루어지지 않던 때였다.

당시 개최된 경기대회에 관한 자료를 찾기는 쉽지 않다. 국내 주요 신문에 이에 관한 기사가 보도된 정도이다. 그러나 한 매체가 아니라 『경향신문』, 『동아일보』, 『조선일보』 등 당시 주요 언론들이 이 사실을 전하고 있는 것을 보면 이 대회의 규모를 일부는 엿볼 수 있다.

당시 수원비행장에서 개최된 대회의 정식 명칭은 ‘제4회 전국 자전거 경기 선수권대회’였다. 대한자전거연맹(현 대한사이클연맹의 전신)<sup>1</sup>이 개최한 경기는 1949년 5월 18일 하루 동안 열렸다. 제4회 대회가 수원에서만 개최된 것은 아니었다. 자전거 대회의 경기 종목은 경기장 경기와 도로 경기로 나뉘었는데, 도로 경기가 수원비행장에서 진행되었고, 경기장 경기는 5월 14일과 15일 양일간 서울운동장에서 열렸다.<sup>2</sup> 현재도 자전거(사이클) 경기는 경기장과 도로 경기로 나뉘어 개최되고 있다. 1949



수원비행장에서 개최된 자전거 경기대회  
 『동아일보』 1949년 5월 21일



수만 군중이 운집한 수원비행장 『조선일보』 1949년 5월 20일

년 대회 이전의 도로 경기는 주로 경인가도(京仁街道)에서 이루어졌었다. 도로 경기에 대해 당시 신문에는 ‘수원비행장 주로(走路)’에서 개최되고, 선수 집합 장소와 시간은 5월 18일 오전 10시까지 수원비행장이라고 공지하고 있다. 도로 경기는 ‘2백 천m’의 거리를 누가 빨리 완주하느냐를 놓고 순위를 결정하는 것이었다. ‘2백 천m’는 200km로 보인다. 『동아일보』에서는 수원비행장에서 개최되는 종목이 1백 천 도로 경주, 2백 천 도로 경주, 즉 100km, 200km 경주가 진행되었다고 보도했다. 또 다른 신문에서는 이 대회가 1949년 8월 덴마크 코펜하겐에서 열리는 아마추어 세계 자전거 경기대회에 참가할 한국 대표선수를 선발하는 일종의 국내 선발전이었다고 보도하고 있다.<sup>3</sup> 대한자전거연맹에서는 이 대회에 선수 8명과 임원 3명을 선발에 8월 5일 덴마크로 출장을 보내기로 한 상태였다. 전국대회였던 만큼 대회 참가자들은 각 도 연맹이 주관하는 선발 과정을 거친 후 출전한 선수들이었다. 당시 대회가 어느 정도로 인기가 있었는지는 5월 20일자 『조선일보』 보도에서 확인할 수 있다.<sup>4</sup> 이날 기사에는, “5월 18일 오후 2시부터 수원비행장에서 수만 군중 운집리에 개최”되었다는 내용이 나온다. 당시 국내에서 자전거는 대중적 인기를 끄는 경기였다. 특히 일제강점기 각종 자전거 경기대회에서 우승한 엄복동이라는 인물로 자전거는 많은 사람의 관심을 끄는 운동 종목이었다. 한국은 1948년 14회 런던 올림픽에도 선수 2명을 자전거 경기에 출전시킨 바 있었다. 따라서 수만 명의 사람이 이 경기를 보기 위해 수원비행장을 찾았다는 것은 충분히 이해할 수 있는 부분이다. 이날 경기 결과도 함께 보도되었는데, 2백 천(200km) 도로 경주의 우승은 선린상업고등학교 학생인 임상조에게 돌아갔다. 임상조는 ‘3천 미(三千米)’ 오십 회와 2백 천

도로경주에서 우승하였는데, 기록은 5시간 9분 25초 8이었다.<sup>5</sup> 이후 임상조는 한국 자전거 경기에서 저명한 선수가 되었고, 1979년 대한 사이클 연맹 전무로도 활동하였다. 여기서 ‘3천 미’는 거리로 3,000m를 의미하고, ‘오십 회’는 트랙을 50회 도는 것을 의미하는 것으로 보인다. 즉 거리로는 150km가 되는 것이다. 한국전쟁 직전 수원비행장은 활주로 길이는 5,200×200ft(1.5km×60m)였다.<sup>6</sup> 이것을 고려하면 한 바퀴가 약 3km였던 것이다. 바닥은 콘크리트 재질이었는데, 당시 국내의 도로 상태가 양호하지 못한 상태에서 수원비행장의 콘크리트로 만들어진 3km 길이의 활주로는 자전거 경기장으로서 매우 적합하였을 것이다. 시간이 지나 2000년대 이후 수원비행장에서는 시민들이 자전거 대신 인라인스케이트를 즐긴 바 있다. 제10전투비행단에서 기지 개방행사의 하나로 마련한 프로그램이었다. 넓고 긴 활주로 위에서 인라인 스케이트를 타는 것은 매우 즐거운 시간이자 쉽게 경험하기 어려운 기회였을 것이다. 1949년 5월 수원비행장 활주로부터 자전거 대회를 개최했다는 점과 유사했다고 할 수 있다. 군용비행장의 활주로는 민간의 체육대회 시설로 사용되었다는 점이 흥미로운 대목이다.

**1) 전쟁 발발 초기 수원비행장**

한국전쟁 개전 당시 한반도에서 가장 주목받는 지역 중 하나가 수원이었다. 수원은 서울에 인접한 지리적 조건으로 인해 개전 초기 서울에 있던 정부조직을 비롯해 국군의 지휘부 등 중요 기관들이 일시적으로 머물렀던 지역이었기 때문이다. 여기에 수원비행장은 당시 한강 이남에서 서울과 가장 가까운 위치에 있었던 군용비행장이었다. 특히, 북한군에 의해 서울이 함락되고, 김포비행장과 여의도비행장도 북한군의 수중에 들어가는 상황에서 수원비행장은 수도권에 남아 있던 거의 유일한 비행장이었다. 이 무렵 수원비행장은 우선 한국에 거주하던 미국인들을 해외로 대피시키는 공항 중 하나로 이용되었다. 많은 수의 서울 거주 미국인들이 한반도를 떠나기 위해 수원비행장에서 수송기에 올랐다. 또 하나는 한국 정부와 군의 후방 철수를 지원하는 비행장으로 사용되었다. 그리고 일본에 주둔하던 미 극동군사령부와 한반도를 이어

# 수원시정연구원

SUWON RESEARCH CENTER

## 수원학연구소

주는 역할을 하였다.

전쟁이 진행되면서 수원비행장에는 북한군, 미군, 중국군, 그리고 다시 미군으로 주둔부대가 변화하였다. 수원비행장은 1950년 7월 4일 북한군에 의해 처음 점령되었고, 9월 15일 인천상륙작전의 성공과 9월 28일 서울 수복 과정에서 다시 미 공군에 들어가게 되었다. 그러나 1951년 1월 중국군의 참전으로 다시 함락되었지만, 곧바로 유엔군이 반격으로 탈환해 미 공군이 주둔하였다.

한국전쟁 당시 수원비행장은 미 공군을 주축으로 하는 유엔공군의 주둔지이자, 수송기를 이용한 물자 전달 기지로 중요하게 활용되었다. 그러나 역으로 수원비행장은 외국에서 한국을 찾는 도착 공항으로도 중요한 장소였다. 미 극동군사령부의 주요 참모들 역시 수원비행장을 통해 한국전선을 방문하였고, 1950년 6월 29일에는 미 극동군사령관 맥아더(Douglas MacArthur) 장군이 한국전선을 시찰하기 위해 수원비행장을 찾았다. 맥아더 사령관의 방한은 한국전쟁사에서 가장 인상적이고, 중요했던 사건 중 하나였다.

## 2) 맥아더 사령관의 수원비행장 도착

한국전쟁 개전 초기 수원비행장을 찾은 인물 중 가장 널리 알려진 것이 맥아더 사령관이었다. 당시 미국 극동군 사령관으로 일본 도쿄에 있던 맥아더는 개전 4일 만인 1950년 6월 29일 수원비행장에 도착하였다.

맥아더는 6월 29일 6시 10분 자신의 전용기 바탄(Bataan)호를 타고, 도쿄의 하네다공항을 이륙해 10시 39분 수원비행장에 착륙하였다. 맥아더의 한국전선 시찰에는 극동공군사령관 스트레이트메이어(George E. Stratemeyer) 공군 중장, 참모장 알몬드(Edward M. Almond) 육군 소장, 작전참모 라이트 육군 소장, 정보참모 윌로비(Charles A. Willoughby) 육군 소장, 주일연합군사령부의 민정국장 휘트니(Courtney Whitney) 육군 준장, 그리고 AP, 로이터 등의 도쿄 특파원들이 함께 하였다.<sup>7</sup>

당시 맥아더의 방한은 한국전쟁에서 중요한 순간이자 동시에 이와 관련한 많은 이야기를 만들어냈다. 그러나 맥아더의 방한에 얽힌 이야기는 이를 증언하는 사람마다, 또 이를 기술한 책자마다 내용의 차이가 조금씩 확인된다.

이에 대해 맥아더 도착 직후 한국군 총참모장에 임명되고, 전쟁 이후 국무총리를 역임한 정일권의 회고록과 국방부에서 편찬한 전쟁사 내용을 비교해 보고자 한다. 두



1950년 6월 29일 수원비행장에 도착한 맥아더 사령관과 전방부대 사령관 존 처치(John Church) 준장(국사편찬위원회 제공)

자료에서 발견되는 중요한 차이점은 맥아더의 도착 당시 북한공군과 미국 공군의 교전에 관한 사항이다.

먼저 정일권 전 총리의 회고록 내용이다. 이 회고록에 따르면 맥아더의 전용기가 수원비행장에 착륙할 무렵 북한 공군기와 미군 전투기 간의 교전에 관한 사항이 나온다. 정일권은 이 부분에서 맥아더가 착륙 후 활주로에 전용기를 주기(駐機)하고, 이승만 대통령이 직접 맥아더를 영접하는 순간 북한공군의 야크(YAK) 전투기 4대가 이들에게 공격을 가해 왔다고 했다. 이것을 미 공군기 편대가 격추하자, 이어서 2대의 야크기가 또 출현해 사격을 가하면서 두 개의 폭탄을 떨어뜨려 두 사람과 100m 거리에서 폭발하였다는 것이다. 다행히도 두 사람과 수행원들은 앞드려 피해를 면했다고 한다. 이 부분에 대한 정일권 총리의 회고록 부분을 그대로 옮겨 본다.<sup>8</sup>

비행장에서는 이 대통령이 기다리고 있었다. 수행했던 김정열 장군(공군 참모총장)의 말을

빌리면, 이때의 두 분 만남은 드라마틱했다고 한다. 예정대로 바탄호는 오전 10시 30분에 착륙했다. 기다리고 있던 이 대통령이 걸어 나가 '어서 오시오! My friend General!' 하고 환하게 반겼다. '제가 왔습니다. Mr. President.' 맥아더도 두 손을 벌리고 이 대통령을 껴안았다. (중략)

마침 그 시각, 비행장을 덮고 있는 운해의 상공 일각에서는 공중전이 전개되고 있었다. YAK 전투기가 몰려오는 것을 초계 중인 미군기 편대가 요격한 것이다. 승부는 물으나마나였다. YAK기 4대가 순식간에 불을 내뿜고 추락했다. 한데, 그 공중전의 틈바구니를 타고 구름 밑으로 숨어든 또 다른 YAK기 두 대가 있었다. 별안간, 비행장 북쪽 정면에 나타난 것이다. '적기대!' 고함이 울렸다.

마침, 이 대통령과 맥아더 장군이 막 걷기 시작한 때였다. YAK 2대는 일직선으로 기수를 쳐박아 왔다. '사격 개시!' 비행장 주변에 설치한 대공 기관총이 일제히 불을 내뿜었다. 바로 그 순간, 또 다른 기총 소리가 드르륵 하고 하늘 가득히 울렸다. F-80 슈팅스타기의 4기 편대였다. 비행장 상공을 내지르면서 YAK기를 향해 총탄 세례를 퍼부은 것이었다. YAK기가 비틀거렸다. 반전(反轉)하면서 두 개의 검은 덩어리를 내던졌다. 폭탄이었다.

'각하가 위험하다!'

수행원들이 저마다 외치면서 이 대통령과 맥아더 장군을 감싸고 일제히 엎드렸다. 그 순간, 폭발음이 연발했다. 100m도 안 되는 아주 가까운 거리에서 두 개의 폭탄이 작렬한 것이었다. (중략)

맥아더 장군이 이 현장에 있었다는 것은 하나의 기록(奇蹟)이지만, 그로서는 625전쟁의 심각성을 뼈저리게 절감한 최초의 경험이었을 것이다.

여하튼 위기일발이었다. 두 분은 몸을 일으켜 먼지를 털면서 농담을 주고받았다.

'My friend General, 스탈린과 김일성의 환영 인사로 받으시지요.'

'그렇군요. 그 두 사람에게 고맙다고 말(斗)로 되갚을 때가 오겠지요. 무사하시니 다행입니다. Mr. President.'

맥아더 장군은 그 유명한 원수 모자를 가볍게 털면서 이 대통령을 위로했다. 참으로 흐뭇한 장면이었다고 김정열 장군은 나에게 몇 번이고 이 얘기를 하곤 했다. 일행은 잠시 후 비행장 근처의 ADCOM으로 옮겨 갔다.

정일권 총리는 당시 비행장에서 맥아더 일행을 수행했던 김정열 장군(전 공군 참모총장)의 말을 근거로 제시하고 있다. 과연 이 같은 긴박한 상황은 사실이었을까? 이에 대해 국방부가 편찬한 전쟁사에는 맥아더가 전용기로 이동할 때 북한군 YAK기 1



1950년 6월 29일 농사시험장에 설치된 전방지휘소를 방문한 맥아더(국사편찬위원회 제공)

# 수원시정연구원 SUWON RESEARCH INSTITUTE 수원학연구센터

대가 추격했지만, 미 공군의 무스탕 전투기 4대가 맥아더의 전용기를 호위하면서 무사히 착륙했다고 적고 있다.<sup>9</sup>

한국 공군의 『공군사(空軍史)』에서도 지상에 착륙한 맥아더에 대한 공격 부분은 확인되지 않는다. 북한 공군기의 공격은 맥아더와 이승만 대통령이 만나기 이전에 발생한 것이었다. 두 사람이 만났을 때 적기의 폭탄투하 여부도 확인되지 않는다. 다만, 맥아더의 전용기가 수원비행장에 착륙하기 전에 북한 공군기의 공격으로 비행장에 있던 미 수송기 C-54 1대가 전소되는 피해를 입었다는 것이다. 당시 미 수송기는 탄약 등 군수물자를 하역 중이었다.<sup>10</sup> 한국 공군사에서도 맥아더와 이승만 대통령이 만나는 순간에 북한 공군의 폭탄 공격은 확인되지 않는다. 사실 이 당시 수원비행장에는 맥아더 장군의 방문을 앞두고 비행장을 경비하기 위해 M-55 고사포 4문을 운영하는 33명 규모의 미 제507 고사포대대 X 분견대가 배치되어 있었다.<sup>11</sup> 어찌 되었든 1950년 6월 29일 맥아더가 자신의 전용기를 타고 일본 도쿄를 떠나 수



한국전쟁 직후 전방지휘소가 설치된 농사시험장(수원박물관 제공)



2022년 농촌진흥청 국립식량과학원 중부작물부(전 농사시험장)

SRI

## 수원시정인구인

SUWON RESEARCH

## 수원학연구센터

원비행장을 방문한 것은 틀림없는 사실이다. 그리고 비행장에서 무초 주한미국대사와 처치(John H. Church) 장군이 맥아더를 영접하였다. 맥아더는 자신이 직접 한국 전선의 상황을 살피고, 장치 미국이 지원해야 할 가장 효과적인 방법을 모색하기 위해 한국을 찾았다. 그리고 이것은 한국 국민에게 미국의 지원을 약속하는 상징적인 것이었다.<sup>12</sup>

맥아더가 수원비행장에 도착할 때 비행장에는 이승만 대통령도 나와 맥아더와 만났다. 이날 이승만 대통령은 대전에 있다 무초 대사가 운전하는 차로 수원으로 올라와 맥아더를 만나고 다시 대전으로 돌아갔다. 이어서 6월 30일에는 앞서 기술한 정일권 준장이 미국에서 돌아오자 그를 소장으로 진급시킴과 동시에 육군 총참모장 겸 육해공군총사령관으로 임명하였다.<sup>13</sup>

맥아더 장군은 수원비행장에 도착 후 서호(西湖)에 인접한 농사시험장(현재 농촌진흥청)에 설치된 미 극동군의 전방지휘소(ADCOM)에서 상황 보고를 받고, 서울의 영등포에서 한강 전선을 시찰한 뒤 저녁 6시경 다시 일본으로 돌아갔다. 당시 맥아더의 방한은 미군의 참전으로 이어졌고, 7월 5일 일본 주둔 제24사단 소속의 스미스 특임대대가 수원비행장 남쪽 죽미령에서 북한군과 첫 교전을 치르게 되었다.

### 3) 중군기자 히긴스와 맥아더의 만남

이날 맥아더의 수원비행장 방문에서 주목할 만한 일화가 또 하나 있다. 바로 한국전쟁 당시 미국의 중군기자였던 마거릿 히긴스(Marguerite Higgins)와의 만남이었다. 뉴욕 헤럴드 트리뷴(New York Herald-Tribune)의 도쿄 특파원이었던 히긴스는 한국전쟁 발발 이틀 만인 6월 27일 한반도로 들어와 한국전쟁에 관한 여러 특종을 보도했고, 이러한 공로로 1951년 여성 최초의 풀리처상을 받기도 하였다.<sup>14</sup>

히긴스는 이날 수원비행장에서 맥아더 장군을 만나 단독 인터뷰하였다.<sup>15</sup> 당시 30세(1920년생)의 젊은 중군기자 입장에서 최고 사령관을 단독 인터뷰할 수 있었던 것은 쉽게 얻어지는 기회가 아니었다. 그녀의 한국전쟁 취재의 시작이 수원비행장에서부터 본격적으로 시작되었다고 할 수 있다. 히긴스는 한국 해병의 통영 상륙작전을 보도하면서 '귀신 잡는 해병'이라고 처음 표현해 현재도 한국 해병대를 지칭할 때 사용되고 있다. 또, 한국전쟁 취재를 담은 저서 'War in Korea(한국 제목: 자유를 위한 희생)'를 저술하였다. 그러나 1960년대 베트남전쟁을 취재하면서 풍토병에 걸려 1966년 1월 3일 45세의 젊은 나이로 사망하였다. 미국 정부가 그녀의 공로를 인정해



1950년 6월 29일 수원비행장에서 만난 히긴스 뉴욕 헤럴드 트리뷴 기자와 맥아더(국사편찬위원회 | NARA 제공)

그녀를 알린 국립묘지에 안장하였다.

맥아더 사령관은 1950년 6월 29일 수원을 방문한 이후 1951년 1월에 또다시 수원을 찾았다. 1951년 1월 중국군의 남진으로 수원은 다시 공산 진영에 들어갔으나, 곧바로 유엔군의 반격으로 탈환하였다. 수원을 다시 탈환한 후 맥아더가 방문했는데, 이때 역시 수원비행장을 통해서였다.

### 3. 베트남전쟁과 수원비행장

#### 1) 베트남 철군 병력을 맞은 비행장

1960~1970년대 한국군의 베트남 파병은 현대사의 매우 큰 사건 중 하나였다. 1964

년 9월부터 1973년 3월까지 연인원 32만여 명의 한국군이 베트남에 파병되었다. 베트남에 파병되었던 군인들이 출발한 곳은 일부 인천이나 포항 그리고 김포공항을 제외하고는 대부분이 부산이었다. 이들은 부산에서 수송선을 타고 베트남으로 향했다. 현재 부산역 인근에 있었던 제3부두에서는 베트남으로 떠나는 한국군을 환송하고, 개선을 축하하는 행사가 파병 기간 내내 이어졌다.

그러나 1973년 초 주월한국군이 베트남에서 완전히 철군할 때 이들의 귀국 장소는 부산이 아니었다. 그곳은 수원과 대구였다. 이것은 한국을 떠날 때는 수송선을 이용했지만, 돌아올 때는 비행기를 타고 왔기 때문이다. 부산으로 돌아온 것은 한국군의 화물을 실은 수송선이었다. 베트남전쟁과 무관할 것 같았던 수원이 주월한국군의 철군 당시에는 주 도착 공항이 되었다. 그리고 베트남에서 돌아온 장병들을 맞이하기 위한 환영 행사에는 당시 박정희 대통령을 비롯해 많은 수원시민과 유명 연예인들이 함께하며 장병들의 개선을 맞이하였다.

#### 2) 수원비행장이 도착 장소가 된 배경

주월한국군의 철군 과정은 2단계로 나뉘어 진행되었다. 1단계는 1971년 12월부터 1972년 2월까지 해병대(청룡부대)와 해군수송부대 등 1만 명의 철군이였다. 이들은 수송선을 이용해 부산으로 돌아왔다.<sup>16</sup>

그러나 잔여 병력에 대한 2단계 철군은 항공기로 결정되면서 수원비행장이 철군 병력을 맞이하는 장소가 되었다. 2단계 철군은 1973년 1월부터 3월까지 약 3만 7천 명에 대해 이루어졌다. 베트남에 주둔하던 한국군 모두가 돌아온 것이다. 병력은 모두 항공기를 타고 수원과 대구비행장으로 돌아왔고, 화물은 수송선에 실려 부산으로 도착하였다. 처음부터 수원비행장이 주월한국군의 도착 비행장은 아니었다. 처음 수립된 철군 계획에는 오산의 미군 비행장이 우선으로 고려되었다. 그러나 이후 여러 사항이 고려되어 도착 공항의 변화가 있었다.

그 과정은 이랬다. 한국군은 1단계 철군이 완료된 이후 잔여 병력에 대해 '개선문제'라고 명명된 2단계 철군 계획을 수립해 놓은 상태였다. 그러나 당시 프랑스 파리에서 미국과 북베트남 간에 휴전 협상이 진행 중인 상황이었고, 미국과 남베트남에서는 한국군의 철군 시기를 연기해 달라고 요청한 상태였기 때문에 곧바로 철군이 진행되지는 못하였다. 그러다 1973년 1월 27일 베트남전쟁의 종전을 알리는 파리평화협정이 체결되면서 한국군의 철군 계획은 '관문점계획'으로 명칭이 바뀌어



1973년 2월 23일 수원비행장 개최된 베트남 철군 병력 환영식(경기도청 제공)



# SRI

## 수원시정연구원

### SUWON RESEARCH INSTITUTE

## 수원학연구센터

1973년 2월 23일 수원비행장 개최된 베트남 철군 병력 환영식(경기도청 제공)

시행되었다.<sup>17</sup>

이 과정에서 한국군 철군 병력의 도착 공항도 당초 오산(K-55)비행장과 대구(K-2)비행장에서 수원(K-13)비행장과 김해(K-1)비행장으로 변경되었다. 1972년 11월 27일자 주월한국군사령관이 한국 국방부와 합참에 보낸 전문에는 도착 공항을 오산, 대구 대신에 수원 및 김해로 변경을 요청하는 내용이 포함되었다. 그 이유는 주월미군사령부(US MAC-V)에서 “주월한국군 복귀 수속의 신속을 위하여 도착 공항을 오산, 대구 대신에 수원 및 김해로 변경을 요청”한다는 것이었다.<sup>18</sup>

이에 대해 한국 국방부장관은 주월한국군사령관에게 1972년 11월 28일 전문을 보낸다. 그 내용은 “주한미군 사령부와 협의한 결과 주월한국군의 도착 공항을 ① 수원, 김해, ② 수원, 대구, ③ 오산, 대구로 우선순위를 정했으니, 주월한국군사령부가 주월미군사령부(MAC-V)와 협조하여 확정하라는 것”이었다.<sup>19</sup> 지휘부는 수원 또는 오산으로 도착하도록 하였다.<sup>20</sup> 한국과 미국 간의 이 같은 논의 과정을 거쳐 1972년



1973년 2월 23일 베트남에 파병되었다 귀국한 군인(경기도청 제공)



1973년 2월 23일 베트남 철군 병력 환영 행사에 참여한 수원여고 학생들(경기도청 제공)

12월 6일자 문건에서 도착 공항 중 오산이 수원으로 변경되어 결정되었다. 이에 따라 1972년 12월 6일 국방부장관이 외무부장관 앞으로 보낸 '개선문계획'에는 베트남의 휴전이 성립할 경우 주월군 철군 계획이 포함되었다. 이 계획은 선발대 이외 총 11개 제대로 나누어 귀국하는 장병들의 도착 공항이 수원과 대구로 확정되었다. 특히 총 13개의 제대 중 7개 제대가 수원으로 오는 것으로 되었다. 세부적으로는 선발대와 후발대, 주월한국군사령부와 건설지원단과 제9사단(백마부대)이 수원으로 오는 것이었다. 전투부대 중 수도사단(맹호부대)은 대구에 도착하도록 하였다. 병력 규모, 출발지, 항공기, 도착 공항을 보면, 수도사단을 포함한 18,338명은 남베트남 푸캣(Phu Cat) 공항을 출발해 대구로 도착하는 것이었다. 제9사단(백마부대)의 1만 3,738명은 남베트남의 냐짱(Nha Trang) 공항에서 출발해 수원으로 도착하는 것이었다. 그 밖에 주월한국군사령부, 태권도 교관단, 공군지원단 등의 직할부대 소속 3,042명은 사이공의 공항에서 수원으로 돌아오도록 했다. 이 계획의 시행일은

SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

베트남의 휴전협정이 체결된 날을 기준으로 6일 후부터 시작해 45일 안에 끝내는 것이었다.

결국, 총 3만 5,178명의 귀국 장병 중 1만 6,780명(병력의 약 48%)이 수원으로 돌아왔다. 1973년 2월과 3월 기간 중 약 16일 동안 하루에 6~8대의 항공기가 철군 병력을 싣고 수원 하늘로 들어와 비행장에 내려앉았다.<sup>21</sup>

### 3) 수원비행장에서 개최된 철군 병력 환영 행사

1973년 2월과 3월 수원 상공에는 베트남에서 철군하는 한국군을 태운 비행기가 122회 날아들었다. 한국군이 돌아오는 날에는 하루 평균 6~8회의 비행기가 수원비행장에 내려앉았다. 당시 신문과 대한뉴스 등에는 이들의 철군을 환영하는 내용이 계속해서 보도되었다.



1973년 2월 23일 수원비행장 개최된 베트남 철군 병력 환영 행사에 참석한 남진과 하춘화(수원박물관 제공)

철군에 관한 첫 보도는 1973년 1월 30일 나왔다. 이날 오후 3시 반경 미 공군 수송기 편으로 선발대가 수원비행장으로 개설했다는 것이다. 유근창 국방차관을 비롯한 한미 고위 장성과 경기도지사, 수원의 각급 기관장, 시민과 학생 등 5만여 명이 이들을 뜨겁게 환영하였다. 수원여고 학생들이 개선 장병들에게 꽃다발을 걸어 주고, 장병들은 4대의 육군 버스를 타고 수원 팔달문과 장안문, 그리고 안양을 지나 서울로 향하였다. 수원에서 서울까지 가는 연도엔 5만여 명의 시민들이 이들을 환영하였다.<sup>22</sup> 선발대가 귀국한 이후 본대의 철수가 연일 이어졌다. 2월 7일에는 백마부대 1진 수백 명을 실은 미군 수송기 3대가 수원비행장에 도착하였다. 백마부대 마지막 철군은 2월 23일 있었다. 이날 행사에는 김종필 국무총리, 유재홍 국방부 장관, 노재현 육군 참모총장을 비롯한 각 군 수뇌부와 수원시민들이 이들을 맞이하였다.<sup>23</sup> 수원비행장을 통한 주월한국군의 철군은 1973년 3월 14일 마지막이었다. 이세호 주월 한국군사령관을 비롯한 지휘부가 마지막으로 철군한 것이다. 이날 환영식에는

박정희 대통령이 직접 참석해 귀국 신고를 받고, 환영식이 열렸다.<sup>24</sup>

주월한국군의 철군은 전쟁의 종료와 함께 건국 이래 첫 해외파병에서 돌아온다는 의미가 컸다. 1960~1970년대 국가적 차원에서 이루어진 파병이 그 역사적 막을 내리는 순간이기도 하였다. 이에 따라 파병에서 돌아오는 군인들을 환영하는 행사가 성대하게 이루어졌다. 특히, 수원비행장에는 박정희 대통령을 비롯해 주요 요인들과 남진, 하춘화 등의 인기 연예인, 그리고 수원지역 시민, 학생들이 참여한 가운데 이루어졌다.

#### 4. 역대 대통령과 외국 귀빈들의 방문

수원비행장은 대한민국 공군 차원에서는 최전방에 있는 비행단이자 동시에 서울과 가장 가까운 거리에 있는 전투비행단이다. 한국전쟁 중에 창설된 실질적인 첫 전투비행단이고, 오랜 역사를 지닌 공군의 대표비행단이다. 이러한 수원비행장의 특성으로 인해 한국의 역대 대통령들은 대부분 수원비행장을 방문하였다. 그뿐만 아니라 한국을 방문한 각국 정상과 귀빈들이 한국 공군을 이해하기 위한 방문 장소로 이용되었다. 이하에서는 이승만 대통령부터 1980년대 노태우 대통령까지 역대 대통령들과 외국 귀빈들의 수원비행장 방문에 대해 언론 보도 및 국가기록원 등에서 확인되는 사항을 살펴보고자 한다.

##### 1) 한국의 역대 대통령 방문

수원비행장을 찾은 역대 대통령 중 첫 대통령은 이승만 대통령이었다. 이 대통령은 1950년 6월 25일 한국전쟁이 발발하고 일본에 있던 맥아더 사령관이 한국전선 시찰을 위해 방한했을 때 수원비행장에서 그를 맞이했다. 이날 이승만 대통령은 대전에 있다가 주한미국대사의 차를 타고 수원으로 이동해 맥아더와 만났다. 전쟁 이후 이승만 대통령의 수원비행장 방문은 계속 이어졌다. 이승만은 1955년 F-86F 전투기가 도입된 두 달 뒤인 1955년 8월 17일 한국 공군에 도입된 T-33 제트기 10대의 인수식에 참가하였다. 수원비행장에서 개최된 인수식에는 이승만 대통령을 비롯해 한미 양국의 고위 군 장성들이 참석하였고, 이날 이승만 대통령은 미 제5 공군 부사령관에게 훈장도 수여하였다.



T-33 제트기 인수식에 참석한 이승만 대통령(여-영상역사관 제공)



1960년 11월 14일 수원비행장에서 개최된 제1차 F-86D 전천후 요격기 인수식에 참석한 윤보선 대통령(제10전투비행단 제공)

# 수원시정역사연구소

## SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구센터

이승만 대통령은 1957년 7월 5일에 있었던 T-33 제트기 추가 인수식에도 참가하였다. 특히 이날 이승만 대통령은 제10전투비행단장 김성룡 대령에게 비행단 단기(團旗)도 수여하였다.<sup>25</sup>

이승만 대통령에 이어 윤보선 대통령은 1960년 11월 14일 수원비행장을 방문하였다. 이날 수원비행장에서는 미국에게서 추가 도입한 F-86기 인수식이 개최되었다. 박정희 대통령은 역대 대통령 중 수원비행장을 가장 많이 방문한 대통령이였다. 재임 기간이 다른 대통령에 비해 길었던 이유도 있겠지만, 재임 기간 중 전투기 도입, 베트남 파병 등으로 수원비행장이 주목받던 시기였다는 특징도 있다.

박정희 대통령의 첫 방문은 1961년 국가재건최고회의 의장 시절이다. 박정희 의장은 1961년 7월 24일 수원비행장 시찰에 나섰다. 당시 박정희 의장은 박병권 국방부장관, 유양수 국회 외교국방위원장을 비롯한 수행원을 대동하고 비행장을 방문하였다. 이날 오전 10시 여의도 비행장을 출발해 수원에 도착한 박정희 의장을 김신 공군 참모총장이 안내하였다. 박정희 의장은 의장대를 사열하고 전투비행단의 방공대세 등 현황 브리핑을 청취한 다음 항공 장비와 기지를 순시한 뒤 제트기 시승을 마치고 오산비행장으로 떠났다. 박정희 의장은 오산에서 미 공군 제34사단장 허치슨 준장과 오찬을 나눈 후 주한 미 공군 방공작전 및 한국 공군 대공정보망 현황에 대한 브리핑을 청취하였다.<sup>26</sup>

1961년 7월 수원비행장을 찾은 박정희 의장의 방문 사진 중에 항공사진을 보는 모습이 있다. 이것은 당시 수원비행장에 있던 제32전술정찰비행대대로 보인다. 수원비행장에는 1958년 3월 1일 정찰비행대대가 창설되었다.<sup>27</sup> 이 대대는 RF-86F 정찰기를 이용해 항공정찰을 실시하고 여기서 촬영한 영상을 토대로 항공사진을 제작 및 관독하는 임무를 수행하였다.

박정희 대통령은 1965년에도 수원비행장을 방문하였다. 1965년 4월 30일 수원비행장에서는 한국에 대한 미국의 군사원조 계획에 따라 도입되는 F-5A/B 전투기 인수식이 개최되었다. 이날 인수식에는 박정희 대통령, 김성은 국방부장관 등 주요 인사가 참석하였다.

이 밖에도 박정희 대통령은 1973년 3월 수원비행장에서 개최된 주월한국군 철군 환영식에도 참석하였다. 그리고 1974년 12월 23일도 수원비행장을 찾았다. 이날은 육·해·공군 전방부대 시찰의 일환이었다. 서종철 국방부 장관과 한신 합참의장 및 각 군 참모총장이 수행하였다.<sup>28</sup> 이후에도 1976년 1월 31일 수원비행장을 한 차례 더 찾았다.



1961년 7월 24일 제10전투비행단 방문 후 T-33 제트기를 탑승한 박정희(제10전투비행단 제공)



1963년 1월 18일 국가재건최고회의 의장 당시 제10전투비행단을 방문한 박정희(제10전투비행단 제공)



1985년 4월 21일 전두환 대통령 수원비행장 시찰(제10전투비행단 제공)



1988년 6월 22일 노태우 대통령 수원비행장 시찰(제10전투비행단 제공)



1988년 12월 21일 평화민주당 김대중 총재 부대 방문(제10전투비행단 제공)



1988년 12월 21일 통일민주당 김영삼 총재 부대 방문(제10전투비행단 제공)

## 수원시정연구원 SUWON RESEARCH CENTER 수원학연구소

### 2) 해외 정상들의 수원비행장 방문

해외 정상들이 한국을 방문해 군 관련 일정을 보낼 때 수원비행장은 거의 매년 포함되었다. 그것은 제10전투비행단이 공군을 대표하는 역사를 지닌 전투비행단이라는 점과 서울에서 멀지 않은 수원에 주둔하고 있다는 점에서 일정에 포함되기에 유리한 측면이 있었다. 외국 정상들의 비행장 방문 사례 중 남베트남 수상, 자이르 공화국 대통령, 요르단 국왕의 사례를 살펴보자.

1965년 11월 10일 남베트남의 까오 키(Nguyen Cao Ky) 수상이 수원비행장을 방문하였다. 까오 키는 공군 소장 출신이자 대통령이 된 티우(Nguyen Van Thieu) 육군 대장과 함께 쿠데타를 통해 수상이 된 인물이었다. 그는 공군 조종사 출신답게 수원비행장에서 운용하는 전투기에 많은 관심을 가지고 살펴보았다.

특히 까오 키 수상의 방한은 1965년 11월 8~11일 개최된 한국과 남베트남 간 '제1차 한·월 경제 각료회의'에 참석하기 위한 것이었다. 그러나 동시에 이 기간은 1965년 10월 한국군이 남베트남에 전투부대인 맹호부대와 청룡부대를 파병한 직후였다. 키 수상은 양국 경제회의 참가 후 육군 제6군단과 수원비행장을 방문하였다.

1982년에는 전두환 대통령의 초청으로 자이르 공화국의 모부투 대통령이 방한 일정 중에 수원비행장을 방문하였다.<sup>32</sup> 6월 7일부터 10일까지 방한한 모부투 대통령은 6



남베트남 까오 키 수상의 수원비행장 방문(제10전투비행단 제공)



1983년 요르단 국왕 수원비행장 방문(e-영상역사관 제공)



월 9일 수원비행장을 방문하였다. 비행장에서는 모부투 대통령은 비상 출동벨을 직접 눌러 보고, 비상대기 중인 전투기의 비상출동 장면을 직접 확인하였다.<sup>33</sup>

1983년에는 역시 전두환 대통령의 초청으로 방한 중인 요르단의 후세인 국왕 일행이 수원비행장을 시찰하였다. 9월 11일 수원비행장을 방문한 후세인 국왕은 비행장 현황을 소개받고, 조종사들의 전투태세를 시찰하였다.

## 5. 북한·중국 공군 조종사의 귀순

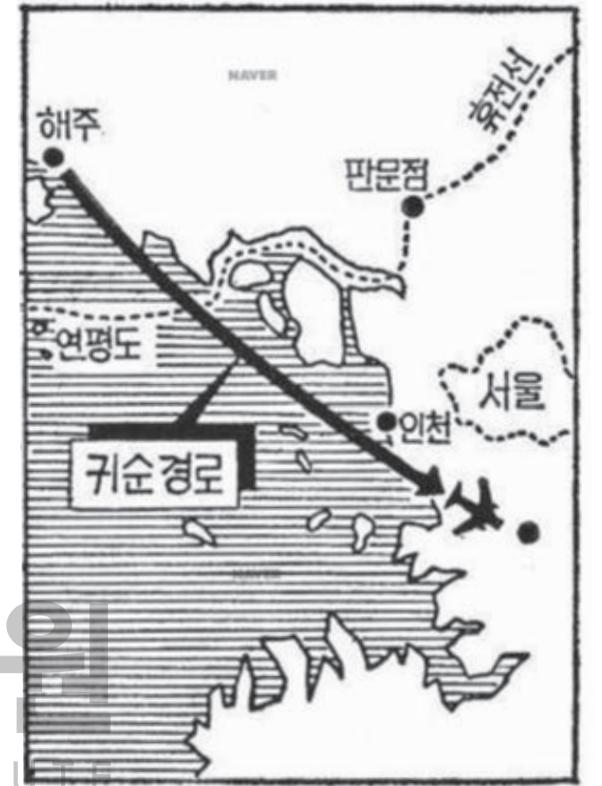
### 1) 북한 전투기의 귀순과 수원비행장

수원비행장은 군사분계선에서 70km가량 떨어진 있는 서울 남쪽의 비행장이다. 이

것은 북한 서부지역을 기준으로 할 때 거리상으로 가장 가까운 군용비행장인 셈이다. 이러한 지리적 위치는 지금까지 두 차례의 북한 전투기가 수원비행장으로 귀순할 수 있었던 가장 큰 이유이기도 하였다.

북한 공군 전투기가 수원비행장으로 귀순한 것은 1983년 이용평 대위와 1996년 이철수 대위 등 두 차례가 있었다. 군사분계선을 넘어 육로로 귀순하는 경우나 해상을 통해 남한으로 오는 경우와 달리 전투기의 귀순은 차이가 있다. 무엇보다 한국

군 입장에서는 적기(敵機)가 남한의 영공을 침범해 온다는 점에서 긴장의 강도와 범위가 클 수밖에 없다. 실제로 군사분계선에서 서울과 수원까지의 거리는 전투기의 비행 속도로는 5분 내외 정도라고 하니 더욱 그럴 수밖에 없을 것이다. 따라서 북한 지역에서 남쪽으로 내려오는 항공기를 확인하고, 그 항공기의 귀순 의사가 확인되고, 남한지역의 비행장에 착륙할 때까지 수도권에는 방공경보체계가 작동하는 등 많은 영향을 미치게 된다. 한국전쟁 이후 북한 공군 조종사가 항공기를 이용해 귀순한 사례는 여러 차례 있었다. 1953년 7월 휴전 이후 첫 사례는 노금석 중위였다. 그는 1953년 9월 21일 당시 로써 최첨단 전투기였던 미그(MiG)-15기를 타고 김포비행장으로 귀순하였다. 노금석이 귀순하기 6개월 전인 1953년 3월 유엔군은 북한이 운용하던 미그-15 제트기와 조종사들의 귀순을 유도하기 위해 몰라(Moolah)라고 붙여진 작전을 전개하였다. 여기에는 처음으로 귀순하는 자에게 5만 달러의 상금과 함께 정치적 도피처를 제공하는 내용이 포함되었다. 흥미로운 점은 노금석은 이러한 사실을 알지 못한 상태에



1983년 이용평 대위의 귀순경로(『조선일보』 1983년 2월 26일)

서 귀순하였다는 점이다. 귀순한 노금석은 미국으로 건너가 생활하였다. 수원비행장에 제트기를 타고 귀순한 북한 조종사는 1983년 이웅평 대위가 처음이었다. 이후 1996년 이철수 대위가 두 번째였다. 여기에 북한은 아니지만, 중국 공군의 전투기 조종사로 진보중이 미그-19기를 타고 수원비행장으로 귀순한 사례도 있었다.

## 2) 1983년 이웅평 대위의 귀순

1983년 2월 25일 북한 공군의 이웅평 대위(북한 계급 상위)가 미그-19기를 타고 수원비행장으로 귀순하였다. 이날 이웅평은 로켓 사격 훈련을 위해 평안남도 개천 비행장을 이륙한 후 2분 만에 편대를 이탈하였다. 이후 기수를 남쪽으로 돌려 황해도 해주와 서해 연평도 상공을 지나 한국 공군의 유도를 받아 수원비행장에 착륙하였다.

구체적인 이웅평의 귀순 과정은 다음과 같았다. 북한 공군 제1비행사단 35연대 1대대의 MiG-19 책임비행사인 이웅평 대위는 사격 임무를 부여받고 10시 35분 개천비행장을 이륙한 직후 편대를 이탈하여 저고도, 고속으로 남하하였다. 10시 45분 이웅평이 탄 전투기를 확인한 한국 공군은 공중 초계 중인 F-4D 2대, F-5E 2대를 임무 전환하고, 수원비행장의 F-5E 2대를 긴급 출동시켰다. 이후 10시 47분에는 추가로 수원비행장의 F-4E 2대를 긴급 출동시켰다. 10시 48분에는 육군 방공포 부대에 대공경계 강화를 지시하였다. 또한, 서울비행장의 F-5E 2대를 긴급 출동시켜 북상 퇴로를 차단하였다. 10시 52분에는 민방위 경계경보도 전파되었다. 10시 55분에는 남하하는 이웅평의 전투기가 다시 북상할 경우 격추하라는 명령도 하달되었다. 더불어 수원, 청주, 성남비행장에 북한 항공기 착륙에 대한 대비도 지시되었다. 서울 전역에는 경계경보 사이렌이 울리기 시작했다. 10시 56분에는 오산기지의 미군 F-15 1대도 긴급 출동시켰다. 이런 과정에서 이웅평이 탄 전투기가 수원 상공을 통과하면서 귀순 의사를 표시했고, 11시 4분 수원비행장에 착륙함으로써 작전은 종료되었다.<sup>34</sup> 북한 전투기 귀순과정에 한국 공군은 7개 기지의 항공기 20대를 출동시켰다. 한국과 미 공군의 전투기가 대응하였고, 서울 지역에 경계경보가 가동되는 긴박함이 만들어졌다.

이웅평 대위는 평안남도 대동에서 출생하였다. 1971년 청진의 김책공군대학교에 입학하여 1975년 6월 1일 북한 공군 소위로 임관하였다. 북한에서 조종사는 이른바 출세가 보장된 인재였지만, 그의 귀순의사를 막지는 못한 것이다. 귀순 이후 이웅평 대위는 1985년 5월 대한민국 공군 소령으로 임관한 뒤 북한 공군의 전술과 교리 등



수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터



1983년 2월 25일 수원비행장을 통해 귀순한 북한 이웅평 대위와 MiG-19기(제10전투비행단 제공)

을 연구하고 가르치는 업무를 하였다.<sup>35</sup> 1996년 공군대령으로 진급하였으나 지병으로 인해 2002년 48세를 일기로 사망하였다.

이용평의 MiG-19기 귀순은 당시 우리 사회에 뉴스거리가 되기에 충분하였다. 이용평은 귀순 동기에 대해 북한 정치의 허구성을 혐오해 왔고, 남한 방송을 통해 자유대한을 동경해 왔다고 밝혔다. 1976년 소련의 MiG-25기가 일본으로 귀순하고, 1982년 중국 MiG-19가 한국에 귀순한 사실에 자극을 받아 실행에 옮겼다고 하였다.<sup>36</sup> 이용평이 귀순할 때 민방공 경보가 지연되고 사이렌이 울린 후 방송이 되지 않는 등의 문제가 확인되어 경보체계 전파체계가 보완되는 조치가 취해지기도 하였다.

### 3) 1986년 중국 공군 조종사 진보충의 망명

1986년에는 북한 전투기 귀순이 아닌 중국 조종사가 국내로 망명하는 사건도 발생하였다. 1986년 2월 21일 중국 공군 제1사단 제4정찰단 소속의 조종사 진보충이 MiG-19기를 타고 수원비행장으로 망명하였다. 진보충은 이날 13시 48분 기지를 이륙하여 중국 심양지역 상공에서 비행훈련 중 편대를 이탈해 북한의 서해를 지나 남하하였다. 14시 11분 백령도 북방까지 도달하자 한국 공군도 이에 대응하기 위해 수원비행장에서 F-5E 2대를 비상 출동시키고, 영공에서 임무 수행이 중이던 F-4E 2대를 임무 전환해 이를 추적하였다. 청주비행장의 F-4E 2대도 비상 출격시켰다.<sup>37</sup>

이런 긴박한 과정에서 진보충이 자신을 주시하고 있던 한국 공군에 귀순 의사를 보내음으로써 수원비행장으로 유도하여 착륙하였다. 이후 진보충은 본인의 의사에 따라 대만으로 망명해 2009년 당시 대령으로 근무 중인 것으로 알려져 있다.<sup>38</sup> 진보충이 탄 전투기가 망명을 위해 남하할 당시 서울·경기·인천지역에는 적기의 공습을 알리는 소식이 다급히 퍼져나가 시민들이 대피하는 상황이 일어났다.

한편, 수원비행장으로 착륙하지는 않았지만, 1986년 10월 24일 또 한 명의 중국 공군 조종사 정채전이 MiG-19기를 타고 청주비행장으로 망명하였다. 당시 한국 공군에서는 가장 가까운 거리의 수원비행장으로 유도하려고 하였으나, 연료가 충분하다고 하여 청주비행장으로 변경하였다고 한다.<sup>39</sup>

이 밖에도 국내 각 비행장으로 귀순한 중국 조종사들의 사례는 여러 차례 있었다. 특히 1980년대에 많이 발생하였다. 1983년 8월 7일 중국 공군의 손천근이 MiG-21기를 타고 중국 대련기지를 이륙해 서해 상공을 거쳐 성남비행장으로 귀순하였다.<sup>40</sup> 1985년 8월 24일에는 중국 해군의 소천윤이 Il-28기를 타고 산둥반도에서 이륙해



수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구원센터



1986년 2월 21일 수원비행장을 통해 망명한 중국 공군 조종사 진보충과 MiG-19기(제10전투비행단 제공)

전북 이리의 한 제방에 불시착, 귀순하였다.<sup>41</sup> 1983년 5월 6일에는 북한 영공을 통과해 남하하던 중국 민항기 1대가 한국 공군의 유도 하에 춘천기지에 착륙하였다.<sup>42</sup> 1986년 10월 24일에는 중국 해군 조종사가 MiG-19기를 타고 청주비행장으로 귀순하였다.<sup>43</sup> 1986년까지 항공기를 이용한 중국군의 귀순사례는 모두 7번이었다.<sup>44</sup>

#### 4) 1996년 이철수 대위의 귀순

이웅평 대위가 귀순한 지 13년이 지난 1996년 또 한 명의 북한 공군 조종사가 전투기를 타고 수원비행장으로 귀순하였다. 이것은 수원비행장으로 귀순한 두 번째 조종사이자 현재까지 북한 공군 조종사의 마지막 귀순이기도 하다. 1996년 5월 23일 북한 공군 조종사 이철수 대위가 MiG-19기를 타고 수원비행장으로 귀순하였다. 이철수 대위는 이날 평안남도 온천비행장을 이륙해 황해도와 서해 연평도 상공을 지나 한국 공군의 유도를 받아 수원비행장에 착륙하였다. 이철수의 귀순과정은 다음과 같았다.



이철수 대위의 귀순경로(『조선일보』 1996년 5월 24일)

1996년 5월 23일 10시 43분 북한 황해도 해주 북쪽 부근에서 남하 중인 미그기가 한국 공군에 포착되었다. 이에 대해 한국 공군은 공중임무 중인 F-16C 전투기 2대를 임무 전환시켜 대기시키고, 수원비행장의 F-5E, F-4E 각각 2대를 전투 대기시켰다. 10시 45분 이후 북한 전투기가 계속 남하하자 수원비행장의 전투기 2대를 긴급 출동시키고, 추가로 2대를 더 출동시켰다. 전군의 대공포 및 유도탄 기지와 방공포에 대해서도 방공경보를 발령하였다. 이후 수



1996년 수원비행장을 통해 귀순한 이철수 대위와 MiG-19기(제10전투비행단 제공)

# 수원시정연수원

## SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구원

원비행장의 전투기를 추가로 이륙시키고, 충주비행장의 F-16C 2대도 긴급 출동시켰다. 이 과정에서 이철수가 탄 미그기가 날개를 흔들고 바퀴를 내리는 등 귀순의사를 표시하자 귀순기로 판단하고 서울과 인천지역을 우회하여 11시 9분 수원비행장에 착륙시키며 귀순기 유도상황은 11시 15분부로 종료되었다. 귀순기 유도작전에 투입한 한국 공군 전투기는 수원, 충주, 청주, 원주비행장 등에서 총 14대가 투입되었다.<sup>45</sup>

한국 공군은 작전 개시에서 종료까지 26분 1초가 걸린 다급한 상황에서 귀순기 유도작전을 성공적으로 수행하였다. 1996년 6월 1일에는 미그기 귀순 유도작전에 기여한 장병들에 대한 시상식이 군 수뇌부가 참가한 가운데 수원비행장에서 개최되었다.<sup>46</sup>

이철수 대위는 1966년 함경북도 어랑군에서 출생하였다. 1973년 삼지연 인민학교를 입학하고, 1982년 공군 군관학교를 입학한 뒤 1986년 공군 소위로 임관하였다. 이철수는 이후 대한민국 공군 소령으로 임관한 뒤, 2004년 중령으로 진급하고, 2010년에는 공군 대령으로 진급하였다.

참고로 이웅평과 이철수가 타고 온 MiG-19 전투기는 당시로서는 매우 높은 성능을

지닌 전투기였다. 이웅평은 MiG-19 전투기에 대한 보상금으로 당시 10억 원 이상을 받았다고 한다. 이철수 대위에게는 정착금으로 4억 8,000만 원이 지급된 것으로 알려져 있다.

## 6. 영화 '빨간 마후라'와 제10전투비행단

### 1) 공군을 소재로 한 영화 '빨간 마후라'

한국영화사에서 공군과 전투기를 소재로 한 영화가 몇 편 있었다. 그중에서 영화 '빨간 마후라'는 제작 과정과 흥행 측면에서 주목할 만한 영화로 꼽히고 있다. 1964년 개봉된 이 영화는 원로방송작가 한운사(韓雲史)가 시나리오를 쓰고, 신상옥 감독이 연출한 35mm 천연색 영화였다. 당대의 인기배우였던 신영균, 최무룡, 최은희 등이 주연배우로 출연하였고, 영화 제목과 같은 주제가(主題歌) '빨간 마후라'는 작곡가 황문평이 작업을 하였다.

이 영화는 흥행에서도 성공하였다. 1964년 개봉 당시 서울 명보극장에서 25만 명이 관람해 흥행 1위를 기록했다. 작품성도 인정받아 제11회 아시아영화제에서 감독상, 남우주연상, 편집상을 받았고, 제4회 대중상에서 촬영상과 여우조연상, 제2회 청룡영화상 시나리오, 남우조연상, 색채 촬영상, 기술상 등 7개 부문 의 상을 받았다.<sup>47</sup>

영화는 국내뿐만 아니라 해외에도 수출되어 한동안 큰 선풍을 일으켰다. 일본, 대만, 홍콩, 태국을 비롯해 아프리카 지역까지 수출되어 크게 흥행했고, 한국 공군의 이미지도 덩달아 신장되었다.<sup>48</sup> 특히 대만에서는 '홍포특공대'라는 제목



'빨간 마후라' 영화 포스터



수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구소

영화 '빨간 마후라'의 촬영지였던 수원비행장

으로 소개되어 큰 인기를 끌었다.<sup>49</sup>

영화 '빨간 마후라'는 제작되기 이전에 같은 제목의 라디오 특집극이 만들어졌다. 영화는 라디오 특집극 이후에 만들어진 것이고, 이 과정에 공군의 요청과 지원이 있었다. 그 시작은 공군에서 '현해탄은 알고 있다'로 명성을 떨치고 있던 한운사 선생에게 각본을 직접 부탁하면서부터였다. 당시 장성환 공군 참모총장이 주정호 정훈감과 상의해 한운사에게 각본을 직접 부탁했다고 한다. 당시 화제가 된 이만희 감독의 '돌아오지 않는 해병'과 같이 공군도 한국전쟁 당시 활약한 보라매의 투혼 이야기와 신형 전투기 도입 등 발전하고 있는 모습을 국민에게 홍보할 필요성을 절감하고 있었다는 것이다. 이것이 1962년 MBC 라디오 창사 1주년 기념 특집으로 방송되었고, 1963년 신상옥 감독이 영화로 만들게 된 것이었다.<sup>50</sup> 라디오 방송을 통해 '빨간 마후라'라는 용어도 처음 등장했는데, 이후 공군 조종사를 상징하는 용어로 널리 사용되었다. 공군본부의 후원으로 대규모 공군 장비가 동원되면서 한국영화사에서 첫 번째 스펙터클 영화로 제작되었다.<sup>51</sup>



2013년 영화 '빨간 마후라' 출연진의 수원비행장 방문(제10전투비행단 제공)

## 2) 제10전투비행단과 '빨간 마후라'

영화 '빨간 마후라'는 한국전쟁 당시 제10전투비행단을 모델로 하고 있다. 당시 강릉 비행장에 주둔하고 있던 제10전투비행단의 전신인 제10전투비행전대가 주인공이다. 특히 한국 공군이 한국전쟁의 3대 승전 중 하나로 꼽는 북한 승호리 철교 폭파작전을 이야기로 하고 있다. 여기에 강릉비행장을 배경으로 한 공군 조종사들의 전우애와 함께 남녀 간의 사랑 이야기도 담고 있다.

여기서 한 가지 주목할 점은 이 영화의 촬영지가 수원비행장이라는 점이다. 1954년 제10전투비행단이 강릉에서 수원으로 주둔지를 옮겼기 때문에 1963~1964년 영화 제작 당시 촬영지는 수원이었다. 공군의 지원을 받아 제작된 이 영화에서 제10전투비행단은 각종 전투기의 비행 장면이 직접 촬영된 곳이다. 전투기 이·착륙과 주위의 포도밭 등에서 찍은 모습들이 영화 곳곳에 나온다. 그리고 현재 수원비행장에는 영화 빨간 마후라의 촬영을 기념하는 동판도 있다.

# 수원시정연구원 SUWON RESEARCH CENTER 수원학연구소

영화 촬영에 대한 일화도 재미있다. 우선 한국전쟁을 배경으로 했지만, 당시 한국 공군이 운영하던 전투기가 등장하지는 않는다. 한국 공군은 전쟁 당시 F-51 무스탕을 운영했지만, 영화가 촬영되던 1960년대에 F-51 전투기는 모두 도태되고, 1955년부터 도입한 F-86 제트전투기가 주력기종으로 운영 중이었기 때문이다. 제10전투비행단은 한국 공군에서 F-86 전투기가 처음 도입되어 운영된 비행단이었다.

F-86의 대규모 비행과 공중 장면 촬영에 대한 일화도 있다. F-86 전투기가 한꺼번에 22대나 비행한 적도 있고, 보통 4~8대의 편대비행에서 실전을 방불케 하는 공격 장면을 연출하기도 했다. 촬영기술이 발달하지 않던 시절이라 공중전 촬영도 쉽지 않은 문제였다. 촬영기사 세 사람이 촬영에 앞서 제10전투비행단에서 3개월간 T-33기로 비행교육을 받았다고 한다. 그러나 너무 어지러워 도저히 촬영할 수 없었다. 어지러운 데 좋다는 말을 듣고 토끼 고기도 먹었지만 별 효과는 없었다고 한다. 고민 끝에 동체 앞부분에 중군 기자들이 쓰는 소형 35mm 아이모 카메라를 부착하고 조종간에 셔터 스위치를 달아 놓은 상태에서 조종사들이 눈짐작으로 스위치를 눌러 촬영했다고 한다. 또 전투 장면도 배우들이 실제로 전투기에 탑승할 수 없어 전투기 앞부분을 잘라다 팽이 모양의 대형 단(壇) 위에 올려놓고 주위에 연기를 피워 구름 효과를 냈다 한다.<sup>52</sup>

영화 제작자들이 공군의 공중기동 같은 기술적인 부분을 잘 몰랐기 때문에 공군 관계자들이 시나리오를 검토하고 수정하기도 하였다. 공군의 적극적인 지원 속에서 당시 장성환 공군 참모총장의 지시로 공군대학장이었던 이강화 장군이 참여해 신상옥 감독과 영화의 전투 장면을 각색하였다.<sup>53</sup> 또한, 이강화는 계획에 없는 추가 촬영 시 미 군사고문단이 제지하는 경우도 있었는데 이에 대한 협조도 담당하였다.

'빨간 마후라'는 막대한 비용이 들어간 영화였다. 촬영 당시 보통의 영화 1편 제작비는 평균 500만 원이고, 사용 필름은 4만 피트 정도였다. 이에 비해 '빨간 마후라'는 1천 200만 원의 제작비와 필름 15만 피트가 들어갔으며 그중 10만 피트는 공중전 촬영에 썼다고 한다.<sup>54</sup> 당시로서는 생각하기 힘든 블록버스터급 영화였던 셈이다.

한편, 1973년 보도에 따르면 수원비행장에서는 또 다른 공군 드라마가 제작되었다. 한국전쟁 당시 공군을 소재로 한 것으로 TBC에서 제작한 TV 드라마 '탈출'이었다.<sup>55</sup> 이 드라마도 조종간을 잡은 조종사의 모습과 전투 장면은 수원비행장에서 촬영한 것으로 되어 있다. 김세운, 김민자, 박병호, 김종걸, 정해창, 선우용녀, 김동훈 등이 출연하였다.

- 1922년 5월 31일 전국 자전거 대회가 개최되었고, 해방 후에는 1945년 11월 조선 자전거 경기연맹이 발기인 대회를 하고 1946년 4월 대한 자전거 경기 연맹이 발족하였다. 1947년에는 세계 사이클연맹(UCI)에 가입하여 국제무대에서 활동할 수 있는 기틀을 마련하였다. 한국은 1948년 런던 올림픽에 임원 1명과 선수 2명을 처음 파견하면서 국제대회에 참가하기 시작한 이후 1968년 멕시코 올림픽대회까지 계속 선수단을 파견하였다(대한자전거연맹 홈페이지(<https://cycling.or.kr/about/history>), 검색일 2022년 8월 2일).
- 『제4회 전국 자전거 경기선수권대회』, 『경향신문』 1949년 5월 4일.
- 『동아일보』 1949년 5월 8일.
- 『조선일보』 1949년 5월 20일.
- 『동아일보』 1949년 5월 21일.
- 공군본부, 2011, 『공군사 1집 개정판』, 49쪽.
- 군사편찬연구소, 2006, 『6·25전쟁사 제3권』, 102쪽
- 정일권, 1996, 『정일권 회고록』, 고려서적, 146~147쪽.
- 군사편찬연구소, 2006, 『6·25전쟁사 제3권』, 102쪽.
- 공군본부, 2011, 『공군사 1집 개정판』, 85쪽.
- Roy E. Appleman, 1961, United States Army in the Korean War: South to the Naktong, North to the Yalu, Department of the Army, Washington, D.C.:Government Printing Office, p.46.
- 군사편찬연구소, 2009, 『6·25전쟁사 제6권』, 99쪽.
- 군사편찬연구소, 2006, 『6·25전쟁사 제3권』, 16~17쪽.
- 한국 정부도 히긴스의 공로를 인정해 2010년 수교훈장 흥인장을 그의 가족에게 대신 수여했다. 국가보훈처는 그녀를 2016년 '5월의 6·25전쟁 호국 영웅'으로 선정하였다(국가보훈처 공식 블로그(<https://blog.naver.com/mpvalove/220699231184>)).
- 『맥아더 인터뷰하는 히긴스 특파원』, 『연합뉴스』, 2013년 6월 24일.
- 국가기록원, 『월남파병철수록 4(1972-1973) 2-1』(관리번호 DA1417418).
- 국가기록원, 『월남파병철수록 4(1972-1973) 2-1』(관리번호 DA1417418); 국가기록원, 『월남파병철수록 4(1972-1973) 2-2』(관리번호 DA1417419).
- 『경향신문』 1973년 1월 30일.
- 『조선일보』 1973년 2월 8일; 『조선일보』 1973년 2월 24일; 『대한뉴스』 제921호(1973년 2월 28일).
- 『조선일보』 1973년 3월 15일; 『대한뉴스』 제923호(1973.3.17).
- 공군본부, 1964, 『공군사 제2집』, 108~109쪽.
- 『경향신문』 1961년 7월 24일; 『대한뉴스』 제324호(1961.7.29).
- 황태근, 1989, 『정비의 오늘과 내일』, 『공군지』 제209호, 6~15쪽.
- 『조선일보』 1974년 12월 24일.
- 『경향신문』 1985년 4월 22일.

- 국가기록원 관리번호(CET0007521, CET0002470).
- 『조선일보』 1988년 6월 23일; 국가기록원 관리번호(CET0014767).
- 『매일경제』 1982년 6월 5일.
- 『자이르 모부투 대통령 방한』, 『대한뉴스』, 1982.
- 군사편찬연구소, 2004, 『대비정규전사 3(1981~2000)』, 127~130쪽.
- 『2월의 공군역사』, 『월간공군』 제368호(2009), 5쪽.
- 군사편찬연구소, 2004, 『대비정규전사 3(1981~2000)』, 132쪽.
- 군사편찬연구소, 『대비정규전사 3(1981~2000)』, 142~145쪽.
- 『2월의 공군역사』, 『월간공군』 제368호(2009), 5쪽.
- 박효성, 1997, 『10년 만에 한번 기회 MIG기 포착 내가 먼저』, 『공군지』 제238호, 공군본부, 93~96쪽.
- 군사편찬연구소, 2004, 『대비정규전사 3(1981~2000)』, 136쪽.
- 군사편찬연구소, 2004, 『대비정규전사 3(1981~2000)』, 139~140쪽.
- 군사편찬연구소, 2004, 『대비정규전사 3(1981~2000)』, 132쪽.
- 군사편찬연구소, 2004, 『대비정규전사 3(1981~2000)』, 147쪽.
- 『2월의 공군역사』, 『월간공군』 제368호(2009), 5쪽.
- 군사편찬연구소, 2004, 『대비정규전사 3(1981~2000)』, 249~251쪽.
- 공군본부, 1996, 『86 공군의 이모저모』, 『공군지』 제237호, 77쪽.
- 서홍교, 1993, 『빨간마후라』, 『공군지』 제222호, 32~34쪽.
- 장지량 구술, 이계홍 정리, 2006, 『빨간 마후라 하늘에 등불을 켜고』, 이미지북, 172쪽.
- 서홍교, 1993, 『빨간마후라』, 『공군지』 제222호, 32~34쪽; 한국영상자료원(<https://www.kmdb.or.kr/db/kor/detail/movie/K/00991/own/image>, 검색일 2022년 8월 1일).
- 윤응렬, 2008, 『장지량 장군 회고록의 고찰과 소견』(미출간), 5-31쪽.
- 한국민족문화대백과사전(<https://100.daum.net/encyclopedia/view/14XXE0025318>, 검색일 2022년 8월 1일).
- 서홍교, 1993, 『빨간마후라』, 『공군지』 제222호, 32~34쪽.
- 『빨간 마후라 촬영, 그날을 회고한다』, 『월간공군』 제362호(2008), 14~15쪽.
- 서홍교, 1993, 『빨간마후라』, 『공군지』 제222호, 32~34쪽.
- 『경향신문』, 1973년 10월 4일.



SRI

## 수원시정연구원

## 1. 주요 연구 결과

SUWON RESEARCH CENTER  
수원학연구원

1944년 건설을 시작해 2022년 현재에 이르기까지 80년에 가까운 역사를 간직한 수원비행장에 대해 살펴보았다. 이 연구는 전쟁사 측면에서 한국전쟁과 관련해 일부 연구가 이루어졌던 것을 제외하고 기존연구가 충분하지 못했던 수원비행장의 역사를 조망하고자 했다는 점에서 의미를 부여할 수 있을 것이다. 특히 일제 강점기 비행장 건설의 시작부터 광복과 미 군정기, 한국정부 수립 시기, 한국전쟁 기간과 휴전 이후의 변화 과정을 통시적(通時的)으로 다룸으로써 수원비행장의 건설과 변천 과정을 종합적으로 살펴보았다. 이 연구를 통해 확인된 주요 연구성과를 정리하면 다음과 같다.

## 1) 수원비행장의 건설 시작 시기에 대한 첫 규명

지금까지 수원비행장의 건설에 대해서는 일제강점기라는 대략적인 시기만 제기되었을 뿐 정확한 건설 연도는 확인되지 못했다. 일부 언론 보도 등에서는 1930년대 후반을 제시하기도 했지만, 별도의 근거를 제시하지는 못했다. 그러나 이 연구를 통해 일제가 수원비행장의 건설을 시작한 시기가 1944년임을 확

인하였다. 일제는 1944년 2월부터 현재의 수원비행장 부지에 대한 측량을 시작하였다. 하지만 1945년 8월 15일 광복 당시까지 비행장 건설이 최종적으로 완료되지는 못했다. 일제는 수원비행장에 1개의 주 활주로는 완성하였고, 보조 활주로와 주변 시설들은 여전히 공사가 진행 중인 상태에서 패전을 맞았다.

일제 강점기 수원비행장 건설 시기에 대해서는 당시 이 지역 거주민이었던 한춘옥의 수기, 광복 이후 국내 언론 기사 그리고, 한국 법원의 수원비행장 관련 토지 소송에 대한 판결문을 통해 종합적으로 확인할 수 있었다. 이들 자료는 모두 그 시기가 일치한다는 점에서 수원비행장 건설이 1944년에 시작되었음을 확정지을 수 있었다.

## 2) 일제강점기 수원비행장의 주둔 부대와 시설 확인

수원비행장이 건설된 이후 이곳에 주둔했던 일본군 현황에 관해서도 확인하였다. 1945년 8월 31일 기준 수원비행장에 주둔하던 부대는 조선과 만주 지역을 담당했던 일본군 제5항공군 예하의 제2연성비행대, 제41교육비행대 등 2개의 비행대가 존재하였다. 여기에 비행장 관리를 담당했던 제210비행장대대와 제19비행장중대 그리고 항공기의 정비, 수리 등 군수분야를 담당했던 제6·137·173·181·308독립정비대와 제8·26야전항공수리대로 확인되었다. 특히, 1945년 9월 9일자 미군의 항공사진과 1945년 8월 31일자 일본군 보고서를 통해 1945년 8월 광복 당시 수원비행장은 항공기 100여 대를 보유하고 있음도 확인하였다. 미 제7사단 정보보고서를 통해서도 광복 당시 수원비행장에 주둔했던 병력이 최소 2,448명 이상이었다는 점도 확인하였다.

한편, 수원비행장에 주둔했던 일본군이 마지막으로 수원을 떠났던 날짜도 확인하였다. 일본군은 1945년 9월 들어서면서 한반도에서 철수하기 위해 남쪽으로 이동하였고, 1945년 9월 25일 수원을 완전히 떠났다. 당시 미 제7사단 정보보고서에 따르면, 1945년 9월 25일 17시를 기해 마지막 일본군 200명이 무장해제 되어 남부로 이동하였다는 점을 확인할 수 있었다.

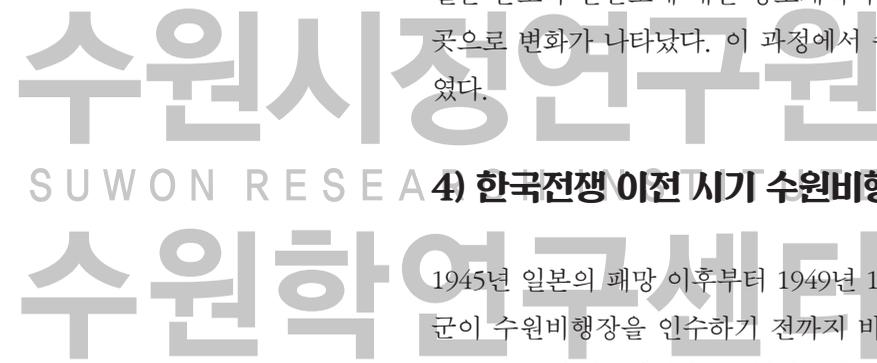
## 3) 일제의 수원비행장 건설 목적과 활용 실태 추적

일제가 수원비행장을 건설한 목적과 건설 이후 어떻게 활용하였는가 하는 점은 명백하게 확인하지 못했다. 이를 확인해 줄 수 있는 일본 측 자료의 발굴이 현재로서는 이루어지지 못했기 때문이다. 그럼에도 당시 작성된 일본군 자료와 수원비행장

에 근무했던 김창규, 타마이 슈지(玉井修治) 등의 증언과 수기를 고려해 볼 때 두 가지 사항에 대해서는 잠정적인 결론을 내릴 수 있었다.

첫째, 태평양전쟁 이후 전황의 악화 속에서 이른바 ‘절대 국방권’과 항공력 강화라는 새로운 전략방침 속에서 수원비행장이 건설되었다. 그리고 이것의 주된 방어 대상은 미군이었다. 이것은 이전까지 한반도의 비행장이 일본과 중국 대륙을 잇는 경유지의 용도이거나 한반도 내 주둔했던 일본군의 수송, 체신업무 등의 목적과는 다른 것이었다. 한반도 남·서해안의 미군 상륙을 저지하고, 경성을 방어하기 위한 방공 등의 목적에서 비행장 건설이 시작된 것이다.

둘째, 수원비행장은 가미카제 특공대의 비행교육장소로 이용되었다. 태평양전쟁이 종전으로 치달으면서 부족한 조종사 양성이 한반도의 여러 비행장과 더불어 수원에서 이루어졌다. 이를 위해 중국에 주둔하던 일본군 비행부대가 수원으로 이전했고, 비행교육부대로 전환되었다. 그러나 이러한 계획은 1945년 3월 결호작전으로 일본 본토와 한반도에 대한 방호계획이 결정되면서 가미카제 특공대를 훈련시키는 곳으로 변화가 나타났다. 이 과정에서 수원에서 양성된 가미카제 특공대도 실존하였다.



## 4) 한국전쟁 이전 시기 수원비행장의 관리와 운용 실태 확인

1945년 일본의 패망 이후부터 1949년 10월 1일 육군으로부터 분리 독립한 한국 공군이 수원비행장을 인수하기 전까지 비행장 관리에 대해서도 살펴보았다. 일본이 남기고 간 수원비행장은 미 군정시기 일본으로부터 귀속된 토지를 관리를 위해 만든 신한공사가 담당하였다. 이런 상황에서 수원비행장은 비행장으로서의 기능은 일시적으로 방치되었고, 서대문형무소의 수감자 노역장으로 사용되기도 하였다.

그러나 1949년 12월 한국 공군이 기지부대를 파견한 5개 비행장 중 하나였던 수원비행장은 한국전쟁 직전까지 활주로, 관제탑, 통신망 등이 복구되어 작전이 가능한 수준이 되었다. 그리고 이것의 결과로 한국전쟁 개전 초기 일본에 주둔하던 미 극동군이 항공기를 이용해 수원비행장을 사용할 수 있게 되었다.

## 5) 한국전쟁 개전 당시 수원비행장의 시설 상태 확인

수원비행장의 한국전쟁 개전 당시 상태에 대해서도 일부 확인하였다. 6·25전쟁 개

전 당시 수원비행장은 주한 미국인들이 한반도를 떠나 대피하는 주요 공항 및 항구 중 하나로 사용되었다. 그뿐만 아니라 미 극동군사령부의 전방기지(ADCOM)가 수원에 설치되면서 일본과 한국을 잇는 항공기지로 이용되고, 맥아더 사령관이 한국 전선 시찰을 위해 이용한 곳이기도 하였다. 이러한 사항은 기존에 잘 알려져 있었지만, 이 당시 비행장의 시설 상태가 어떠한가 하는 점에 대해서는 제대로 알려지지 않았다.

이 연구에서는 수원비행장이 1949년 5월 전국 자전거 경기대회가 활주로에서 개최되었고, 1949년 10월 1일부로 육군에서 공군이 독립한 뒤 파견된 기지부대의 역할에 대해서도 확인할 수 있었다. 이 기지부대는 수원비행장의 활주로나 관계시설을 정비하고 정상화하는 임무를 수행하였다. 그 결과 1950년 1월 한국의 공군 참모총장은 수원비행장(을 포함한 국내 비행장)의 상태가 항공기의 이착륙이 가능한 수준으로 '작전화'되었다고 밝히기도 하였다. 따라서 개전 초기 수원비행장이 비행장으로로서 중요하게 활용될 수 있었던 것은 한국 공군의 기지부대의 역할이 있었기에 가능했다고 평가할 수 있다.

## 6) 한국전쟁 기간 수원비행장의 운용 실태 확인

전쟁 기간 중 수원비행장에 대한 사항은 기존 전쟁사 등에서 다루어져 왔다. 하지만, 기존 연구에서는 전쟁사 전반을 살피기 때문에 수원비행장에 대한 사항은 지엽적 수준이었다고 할 수 있다.

그러나 이 연구에서는 이것을 총괄적으로 살펴보았다. 즉, 개전 초기 한국정부와 국군의 남하 과정, 북한군의 점령 시기, 인천상륙작전과 비행장 탈환, 중국군의 개입과 재합락 그리고 유엔군의 재탈환과 이후 미군의 비행장 복구 및 주둔에 대해 살펴보았다. 특히, 이 과정에서 1951년 이후 수원비행장이 미 공군을 중심으로 한 유엔공군의 주둔과 활주로 등의 시설 공사가 일어나는 배경과 과정에 대해서도 살펴보았다.

## 7) 강릉에서 수원으로 제10전투비행단의 주둔지 이동 확인

한국전쟁 직후인 1954년 10월 강릉에 주둔하고 있던 제10전투비행단이 수원으로 이전하는 과정도 확인하였다. 1951년 9월 제1전투비행단 소속으로 강릉비행장에 주둔하던 제10전투비행전대는 1953년 2월 15일 전투비행단으로 창설되었다. 이후 3년

뒤인 1954년 10월 4일 수원비행장으로 주둔지 이전을 시작해 10월 26일 완료하였다. 이어서 11월 28일에는 수원비행장을 미 공군으로부터 인수하여 현재에 이르고 있다. 제10전투비행단의 수원으로 이전은 당시 한국 공군이 추진하던 제트비행단 기지로 이곳이 적합하였기 때문이었다. 이후 수원비행장에는 F-86F, T-33, F-86D, F-5A/B 등의 제트기와 음속 전투기가 도입되면서 전력을 강화해 나갔다.

## 8) 그 밖의 사항

이 외에도 수원비행장에서 있었던 주요 사건을 선정해서 정리하였다. 여기에는 발생 시기별로 1949년 전국 자전거 경기대회, 1955년 항공기 도입행사, 1973년 주월 한국군 철군 당시 도착 비행장, 1983년과 1996년의 북한 공군 전투기 귀순 등이 포함되었다. 수원비행장 건설 당시 동원된 이들이 기존에 실시했던 증언을 한군데 모아 정리했으며, 일제강점기부터 현재까지 수원비행장에서 운용하였던 항공기도 부록으로 수록하였다. 이것은 지난 80년의 세월 동안 수원의 하늘을 날았던 항공기들이며, 일본군, 미군, 한국군의 3개 국가 항공기가 모두 포함된 것이다.

## 2. 향후 연구과제에 대한 제언

이 연구는 수원비행장의 건설과 변천 과정을 포괄적으로 다루고자 하였다. 이것은 수원비행장이 간직한 80년의 역사를 1차적으로 정리하는 작업이었다. 그러나 제한된 자료와 부족한 선행연구 속에서 80년의 세월을 한 권으로 모두 망라하기에는 한계가 있었다. 이런 측면에서 본 연구가 지니는 한계와 향후 이를 보완 발전시킬 수 있는 연구과제를 살펴본다면 다음의 세 가지 사항을 제시할 수 있을 것이다.

첫째, 좀 더 미시적 측면에서 살펴봐야 할 과제들을 남겨두고 있다. 80년의 역사를 지니고 있는 만큼 이 연구에서 개괄적, 총론적 수준에서 살펴본 사항에 대해 보다 미시적 측면에서 살펴볼 필요가 있다. 이러한 과제들로는 우선, 수원비행장 건설 배경에 대한 부분이 있다. 이번 연구는 1944년부터 현재까지 약 80년의 역사를 총괄적으로는 다루는 데서 오는 장점도 있지만, 동시에 제한된 시간과 분량 속에서 연구의 깊이가 또한 부족함이 존재한다. 특히 일제가 1944년 수원에 비행장을 건설할 당시의 배경과 과정에 대해서 일본 자료 수집을 통해 보다 더 보완할 필요가 있다.

둘째, 비행장 부지의 보상에 관한 사항도 확인이 필요하다. 이곳에 원래 살고 있던 원주민들의 토지에 대한 매입과정과 보상관계, 광복 이후 소유권의 문제 그리고, 수원비행장 건설 당시 수원시민과 학생 등의 동원에 관한 사항은 보다 깊이 있게 살펴 볼 필요가 있다. 여기에 신한공사에 의한 수원비행장 토지관리 및 소유권 문제, 서대문형무소 노역장으로 사용하게 된 경위 등에 대해서도 추가적으로 확인해 볼 과제이다.

셋째, 추가적인 일본 자료의 수집을 위한 노력이다. 일제 강점기 건설을 시작한 수원비행장에 관한 자료는 일본 측 자료가 있으나, 아직 충분히 수집되지 못한 측면이 있다. 이번 연구 기간에도 이에 대한 수집을 시도했지만 코로나(COVID-19)라는 특수한 상황이 계속되면서 원활한 입출국의 제한 등으로 일본과 해외에 소장된 자료 발굴에는 제약이 있었다.

일본 측 자료의 특징 중 하나는 일제강점기 국내의 다른 비행장에 관한 자료들이 확인되는 반면 수원비행장에 대한 자료는 현재까지 양과 질적 측면에서 충분하지 않다는 점이다. 일본 자료를 인터넷으로 공개하는 아시아 역사자료센터 이외에 방위 연구소나 일본 공문서 센터 등에 보관된 자료들에 대해서도 계속해서 수집을 위한 노력이 필요하다.

수원비행장은 수원과 함께한 80년의 역사를 지니고 있다. 이것은 한국 근·현대사와 함께 공군과 한국전쟁의 역사를 모두 포괄하고 있다. 그리고 이것은 수원학과 군사학의 측면에서도 중요한 연구 대상이라고 할 수 있다. 이런 의미를 고려할 때 앞으로 수원비행장에 대한 보다 구체적이고 심층적인 연구가 필요함을 확인할 수 있었다.

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

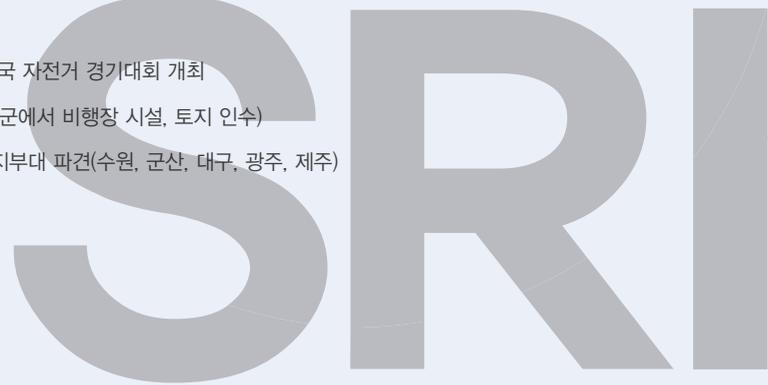
## 1940년대

- 1944.02. 일제의 수원비행장 측량 및 건설공사 착수
- 1945.08.15. 일제 항복(이후 수원 포함 각 지역 일본군 부산 등으로 남하)
- 1945.09.09. 미 해군 정찰기, 수원비행장 항공사진 촬영
- 1945.09.25. 미군, 수원비행장에 무장한 일본군 200명 발견 및 17시를 기해 200명 무장해제 후 마지막 일본군 수원에서 철수
- 1945.10.24. 남한지역 모든 비행장 미 제24군단에 인계
- 1948.08.15. 한국정부 수립(이후 수원비행장을 한국정부에서 인수 관리)
- 1948.11.02. 미군으로부터 여의도 기지 인수
- 1949.05.18. 수원비행장 활주로에서 제4회 전국 자전기 경기대회 개최
- 1949.10.01. 대한민국 공군 독립 창설(한국 공군에서 비행장 시설, 토지 인수)
- 1949.12.19. 한국 공군본부, 5개 비행장에 기지부대 파견(수원, 군산, 대구, 광주, 제주)

## 1950년대

- 1950.01.09. 한국 공군 참모총장 언론 인터뷰, 기지부대가 파견된 5개 비행장 시설이 완전히 복구하였다고 밝힘
- 1950.06.25. 한국전쟁 발발
- 1950.06.26. 미 극동공군사령관과 참모 일행 수원비행장 도착  
한국 조종사 10명, F-51 전투기 인수를 위해 일본 파견(수원에서 미 수송기 이용)
- 1950.06.27. 공군본부 및 전 공군부대 수원으로 이동  
수원에서 313명의 주한 미국인 일본으로 공수
- 1950.06.28. 공군본부 대전으로 이동, 북한공군 YAK기 수원 첫 출현/공격
- 1950.06.29. 맥아더 사령관, 수원비행장 방문, 이승만 대통령 만남 이후 극동군 전방지휘소 방문 및 한강 전선 시찰  
수원비행장에서 맥아더와 중군기자 마거릿 히긴스 만남
- 1950.06.30. 미군, 수원비행장 철수
- 1950.07.04. 수원과 수원비행장이 북한군에 함락
- 1950.07.05. 오산 죽미령에서 미 지상군과 북한군 간 첫 지상 전투
- 1950.07.10. 유엔공군, 수원비행장 폭격(북한군 사용 저지)
- 1950.07.25. 북한 항공기, 수원비행장 이동 착륙
- 1950.08.21. 북한군, 수원비행장 주기장 8개 복구

- 1950.08.30~31. 유엔군, 수원비행장 공습 실시
- 1950.09.15. 인천상륙작전 개시
- 1950.09.22. 인천상륙작전 이후 미 제7사단 수색대 수원비행장 확보
- 1950.09.24. 공군비행단 여의도기지로 이동
- 1950.09.28. 서울 수복
- 1951.01.07. 중국군에 의해 수원비행장 재함락
- 1951.01.26. 유엔군 수원비행장 재탈환
- 1951.01.28. 미 공군 C-46 수송기, 재탈환 후 첫 화물 하역
- 1951.03.10. 미 제334요격비행대대 수원 배치
- 1951.03.12. 이승만 대통령, 충주로 이동하기 위해 수원비행장 방문
- 1951.05.07. 미 제4요격비행단 수원비행장 주둔
- 1951.08.01. 제1전투비행단 창설(경남 사천비행장), 예하에 제10전투비행전대 편성
- 1951.08.23. 미 공군 제8전투폭격비행단, 수원비행장 주둔
- 1951.08.27. 제10전투비행전대 미 제5공군으로부터 작전준비태세 검열 수검(경남 사천비행장)
- 1951.09.28. 제1전투비행단 제10전투비행전대 사천에서 강릉비행장으로 전개
- 1951.10.01. 미 제51전투요격비행단 수원비행장 주둔
- 1951.10.11. 제10전투비행전대 첫 단독 출격 개시
- 1952.01.15. 제10전투비행전대, 평양 승호리 철교 차단 작전 수행
- 1952.03.01. 공군 확장 3개년 계획안 작성
- 1952.06. 수원비행장 활주로 9,000피트로 확대
- 1952.08.29. 제10전투비행전대, 유엔 공군의 평양 대폭격 작전 참가(F-51기 36대)
- 1953.02.15. 제10전투비행단 창설(전투비행전대에서 비행단으로 승격)  
\* 제1전투비행단→제1훈련비행단으로 개편(사천기지)
- 1953.07.27. 정전협정 체결
- 1954.09.01. 미 5공군 한국에서 철수(오산에서 일본으로 사령부가 이동하고, 오산에는 전진사령부 설치)
- 1954.10.26. 제10전투비행단 수원비행장 주둔 완료(강릉→수원 이동)
- 1954.11.28. 한국 공군, 미 공군으로부터 수원비행장 인수
- 1955.06.20. F-86F 5대 도입(수원비행장에서 인수식 개최)
- 1955.08.15. 제10전투비행단 예하 강릉기지대 해편
- 1955.08.17. T-33 10대 1차로 도입(수원비행장에서 이승만 대통령 참석하에 인수식 개최)
- 1956.04.01. 수원비행장 제트 기지화 완성
- 1957.06.29. F-51 전투기 퇴역



- 1957.07.01. 제10전투비행단 예하에 제10훈련비행전대 창설
- 1957.07.05. T-33 제트기 추가 인수식(이승만 대통령, 제10전투비행단장에게 비행단 단기 수여)
- 1957.09.10. F-86전투기 고등비행훈련을 위해 수원비행장에 제105고등훈련비행대대 창설
- 1958.12.09. 수원비행장 활주로 준공

## 1960년대

- 1960.02.10. F-80D 전천후 요격기 2대 첫 도입
- 1960.11.14. F-86D 인수식(윤보선 대통령 참석)
- 1961.12.08. 제2차 F-86D 요격기 인수 및 109비행대대 창설
- 1961.07.23. 박정희 국가재건최고회의 의장 수원비행장 방문
- 1963. 영화 '빨간 마후라' 촬영
- 1964. 영화 '빨간 마후라' 개봉
- 1965.04.30. F-5A/B 전투기 도입(수원비행장에서 박정희 대통령 참석하 인수식 개최)
- 1965.11.10. 남베트남 까오 끼 수상 수원비행장 방문

## 1970년대

- 1970.07.07. 경부고속도로상에 비상활주로 준공
- 1972.11.22. 수원비행장 주둔 미 제8전폭비행단과 제51전투비행단 철수
- 1973.01.30. 주월한국군 철군 선발대 수원비행장 도착
- 1973.02.07. 제9사단(백마부대) 1진 수원비행장 도착(김종필 총리 참석)
- 1973.03.14. 주월한국군 마지막 철군 병력 수원비행장 도착(박정희 대통령 참석)
- 1974.08.27. F-5E 전투기 도입
- 1974.12.23. 박정희 대통령, 수원비행장 시찰
- 1975.12.12. 방위성금 헌납기(F-4D) 헌납식(수원비행장)
- 1976.01.31. 박정희 대통령, 수원비행장 시찰
- 1977.06.10. F-5F 전투기 도입

## 1980년대

- 1980.10.20. 전두환 대통령, 수원비행장 방문
- 1982.09.09. F-5F(제공호) 국내 생산 1호기 출고 기념식(김해기지)
- 1982.10.01. 미 공군 제25전투비행대대 수원비행장 전개(A-10기 운용)
- 1982.06.09. 자이르 공화국 대통령 수원비행장 방문
- 1983.02.25. 북한 공군조종사 이웅평 MiG-19 귀순(수원비행장)
- 1983. 수원비행장 비상활주로 지정(국도 6호선)
- 1983.09.11. 요르단 후세인 국왕 수원비행장 방문
- 1986.02.21. 중국 공군조종사 진보충 MiG-19 귀순(수원비행장)
- 1985.04.21. 전두환 대통령, 수원비행장 방문
- 1988.06.22. 노태우 대통령, 수원비행장 방문

## 1990년대

- 1990.09.20. 미 공군 제25전투비행대대 수원에서 오산기지로 이동
- 1996.05.23. 북한 공군조종사 이철수 MiG-19 귀순(수원비행장)

## 2000년대

- 2001. 제10전투비행단 정문 개선사업으로 화성을 형상화한 정문 설치
- 2011.09.02. 비상활주로 이전 및 새로 건설하는 데 대한 합의(경기도, 수원시, 화성시, 공군본부)
- 2013. 수원비행장 비상활주로 해제(국도 6호선)
- 2014.10.09~12. 경기 항공전 수원비행장에서 개최
- 2022.04.04. 김진표 국회의원, 수원비행장 내 보관하던 열화우라늄탄 110여만 발이 미 7공군에 인계되었다고 발표



# 수원 하늘을 날던 비행기

일제강점기 항공기에 대해서는 위키피디아 자료를 참조하여 작성하였는데, 태평양전쟁기 일본 육군이 사용한 항공기는 95식 연습기(채용연도 1935년), 97식 전투기(1937년), 99식 습격기(1939년), 1식 전투기(1941년), 2식 복좌전투기(1942년), 3식 전투기(1943년), 4식 전투기(1944년), 100식 중폭격기(1941년) 등이다(길윤형, 2012, 『나는 조선인 가미가제다』, 서해문집, 216쪽). 이 중에서 수원비행장에서 사용했을 2종의 전투기를 수록하였다.

한국전쟁기 항공기에 대해서는 공군본부, 2011, 『공군사 1집 개정판』, 676~687쪽; 공군본부, 1976, 『공군25년사(1948-1972)』, 119~122쪽; 공군본부, 1999, 『사진으로 본 공군 50년사(1948-1999)』, 249~254쪽; 공군본부, 2022, 『6·25전쟁 항공전사』, 813~832쪽; 대한민국 공군(<https://rokaf.airforce.mil.kr>), 전쟁기념관 항공기 전시내용 등을 참조하여 작성하였다.

## 일제강점기



### Ki-51식 전투기

일제가 태평양전쟁 때 사용한 전투기임. 미쓰비시에서 개발과 제조를 맡았음. 99식 전투기로도 불림. 99식이라는 것은 비행기가 일본 육군에서 정식으로 운용된 연도를 말하는데, 황기 2599년(1939년)을 말함.



### Ki-84식 전투기

일제가 1943년 개발해 태평양전쟁 말기인 1944~1945년 사용한 전투기임. 일본군이 태평양전쟁 동안 생산한 전투기 중 가장 압도적인 성능을 보유했던 전투기로 알려져 있음.

## 한국전쟁기(1950~1953년)

### 한국 공군 L-4

공군 독립이전 육군항공사령부 비행대대가 1948년 9월 13일 미군으로부터 10대를 최초로 인수하여 9월 15일 서울 상공에서 태극표지를 달고, 역사적인 첫 비행을 하였음. 이후, 공중지원작전 및 정찰 임무를 수행하고 1954년 퇴역함.



### 한국 공군 L-5

1948년 10월 14일 도입함 1950년 7월 6일 정찰비행대가 대전에서 창설되자 육군 각 군단에 배속되어 지상군 작전을 지원했으며 1951년 6월 사천기지로 이동해 조종사와 정비사 교육을 담당하고 1955년 퇴역함.



### 한국 공군 T-6

1950년 5월 14일 캐나다에서 30만 달러의 국민한금으로 10대를 구매해 이승만 대통령이 참석한 명명식에서 건국기(建國機)로 명명함. 한국전쟁 발발 당시 F-51 전폭기 도착 전까지 전투기 겸 조종사 훈련기로 사용하였으며, 1962년 12월 퇴역하기까지 588명의 조종사를 양성한 역사적 의미가 있는 항공기임.



### 한국 공군 F-51(Mustang)

1950년 7월 2일 미 공군으로부터 10대를 최초로 인수하여 7월 3일부터 대구기지에서 출격을 개시한 이래 평양 폭격 작전에도 참가하고 휴전 때까지 많은 활약을 한 한국 공군 유일의 전투기였음. 1957년 6월 27일 공군 제트화 계획에 따라 퇴역함.



# SRI

## 수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

## 수원학연구원센터



### 미국 공군 F-86(Sabre)

미 공군 최초의 후퇴익 제트기로 1947년 10월 1일 첫 비행을 하였음. 한국전쟁 당시인 1950년 12월 17일 첫 MIG기를 격추한 이래 주로 MIG-15와 교전하여 792대를 격추하고, 79대가 손실되었음. F-86의 A, E, F, H 모델은 전폭기, D, K, L은 전천후 요격기임. 수원비행장에 주둔했던 미 제5전투요격비행단에서 운영한 기종임.



### 미국 공군 F-80(Shooting Star)

미 공군 최초의 제트전투기로 1944년 6월 첫 비행을 하였음. 한국전쟁에서는 전폭기로 사용되었고 대지공격 임무를 수행하였음. 1950년 11월 8일 미 제16전투요격대대 소속 Russel J. Brown 중위가 F-80으로 세계 최초의 제트항공기 간 공중전에서 소련의 MIG-15를 격추하였음. 수원비행장에 주둔했던 미 제8전폭비행단과 제5전투요격비행단에서 운영한 기종임.



### 미국 공군 C-46(Commando)

1942년 7월부터 미군에서 운용한 수송기로 1951년 3월 문산리 공정작전에 48대를 투입해 병력 1,436명과 탄약 및 장비 15t을 투하하는 임무를 수행하였음. 주로 전선에 보급품과 탄약을 공수하는 전술 공수 임무와 B-26의 야간 폭격 지원을 위한 조명탄 투하 임무를 수행함. 전쟁 당시 일본에서 수원비행장을 비롯한 국내에 인원과 물자 수송을 담당하였음. 한국 공군에는 1955년 5월 도입되었음.

### 미국 공군 C-54(Sky Master)

1942년 미 육군에서 1,241대를 생산하고 C-54로 명명하였음. 한국전쟁 당시 제315비행사단에 소속되어 전쟁 초기 전략적 공수임무를 주로 수행했으며, 1952년 여름 C-124와 교체되어 한국주둔 4개 대대가 철수한 후 휴가 장병 공수 임무를 주로 수행하였음. 한국 공군에는 1966년 6월 도입되었음.



### 북한 공군 YAK기

전쟁 기간 북한 공군은 YAK-7, 9, 11, 18과 LA-7, PO-2, IL-10, MIG-15 등을 운영하였음. 이 중에서 전쟁 초기 수원 상공에 출현한 기종은 YAK-90이 대표적이었음. YAK-9 전투기는 기총 3개(20mm 1개, 12.7mm 2개)와 폭탄으로 무장할 수 있는 전투용 항공기임.



### 북한 공군 MiG-15기

MiG-15 전투기는 1948년부터 소련에서 본격적으로 생산되기 시작하였음. 한국전쟁 당시 공산진영이 운영했던 첫 제트전투기였음. 이에 맞서 미 공군의 F-86이 등장하면서 역사상 처음으로 제트전투기 간의 대결이 이루어졌음. MiG-15 전투기는 기관포 3문(23mm 2개, 37mm 1개)와 로켓탄 및 폭탄으로 무장할 수 있는 전투용 항공기임.



### 북한 공군 PO-2 경폭격기

한국전쟁 당시 북한 공군이 운영하던 경량 항공기임. 저고도 비행이 가능했기 때문에 유엔공군이 제공권을 장악한 상황에서도 레이더에 잡히지 않았음. 주로 야간에 출동해 폭탄을 투하하는 공격을 가했음. 1952년 12월 30일 밤 수원 상공에 출현했던 것으로 기록되어 있음.



수원시정연구원  
SUWON RESEARCH CENTER  
수원하업추진센터



### 한국전쟁 휴전(1953년) 이후

#### 한국 공군 F-86D(F-86D Sabre Dog Fighter)

한국 공군은 1960년 2월 10일 특수 전자장치를 갖춘 전천후 요격기인 F-80D를 도입, 어떠한 기상에서도 요격, 전투 작전을 수행하게 됨. 1960년 11월 14일 윤보선 대통령이 참석한 가운데 수원비행장에서 추가 인수식이 개최되었음. 이후 초음속 전투기 F-5가 도입되면서 1971년 퇴역함.

#### 한국 공군 F-4E(Phantom)

미국 맥도넬 더글러스사에서 개발한 2인승 초음속 장거리 전천후 전투기로 한국 공군은 1969년에 F-4D형을, 1977년에 F-4E형을 도입해 주력 전투기로 사용하였음. 특히, F-4D는 국민의 성금으로 구매한 '방위성금 헌납기'를 포함해 총 74대가 운용되었음. 이후 최신예 전투기 F-15K가 도입됨에 따라 2010년 6월 퇴역함.



#### 한국 공군 F-5E/F 전투기(제공호)

미국이 우방국에게 판매한 고성능 경전투기로 40여 년간 영공방위 임무를 수행하고 있으며, 동일계열 기종으로 KF-5E/F(제공호)가 있음.



#### 한국 공군 T-33

한국 공군은 제트 전투기 시대를 맞이하여 제트 조종사 양성을 위해 T-33 전투기를 미 공군으로부터 인수하였음. 1955년 8월 17일 이승만 대통령이 참석한 가운데 수원비행장에서 항공기 인수식이 개최되었음.

#### 미국 공군 A-10기

1982년 10월 1일부터 1990년 9월 20일까지 수원비행장에 전개했던 미 공군 제25전투비행대에서 운영하던 전투기임. 대전차 공격용으로 사용되는 것으로 알려져 있음.



#### 한국 공군 F-5A 전투기(자유의 투사, F-5A Freedom Fighter)

한국 공군은 북한의 초음속 전투기 MIG-17, MIG-21에 대응하기 위해 1965년 4월 22일 F-5A 20대를 도입하면서 초음속 전투기 시대를 맞이하였음.

1969년 전남 소흑산도 간첩선 격침, 1970년 경북 영덕 간첩선 격침, 1983년 동해상 구소련 Tu-16 요격 등 우리나라 영공을 수호하는 임무를 성공적으로 수행하였으며, 기종 노후화로 인해 2005년 10월 31일 퇴역하였음.



**SRI**  
수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

## 참고자료

### 1. 1차 사료

#### 〈일본 아시아 역사자료센터〉

- 「朝鮮部隊」.
- 「主要兵團(部隊) 配置要圖」.
- 「飛行場 配置要圖」.
- 「航空部隊 配置要圖」.
- 「決号 作戰 海軍航空兵力 配備圖(昭和 20年 4月)」.
- 「宮内廳 飛行場(昭49 宮内-4893)」.
- 「航空基地圖(朝鮮, 臺灣, 支那, 比島, 南洋方面)」.
- 「大東亞戰爭 戰鬪詳報 一鎮海 海軍航空隊(防衛研究所 戰史室)」.
- 「朝鮮航空基地圖書(鎮海警備府)」.
- 「航空基地區綴(南東, 朝鮮, 滿洲 等)」.
- 「飛行場 周邊地圖(迎日, 蔚山, 元山, 平澤, 連浦)」.
- 「工事施工通知書(1945.8.31)」.
- 「朝鮮飛行場配置一覽圖」.
- 「航空部隊 配置要圖(1945.8.31)」.
- 「群山飛行場敷地買取の件」.
- 「朝鮮軍概要史」.

#### 〈미국 국가문서기록관리청〉

- Air Force Activities–Korea 1950.
- Aerial Suigen AIF Korea, Taken by USS ANTIETAM(CV–36), US Navy No. 416782(1945.9.9).
- 7th Inf Div G–2 Periodic Report 1945 No.1(1945.9.11)~No.114(1946.1.2)(RG 554).
- Annex : to the Summary of the Air Situation in Korea, 31 August(RG 341).
- Staff Memorandum No.101, “Highlights of Weekly Staff Meeting”(9 Dec. 1949).

#### 〈국가기록원〉

- 국가기록원, 『월남파병철수록 4(1972–1973) 2–1~2–2』(관리번호 DA1417418, DA1417419).
- 국가기록원 사진 파일(관리번호 CET0007521, CET0002470, CET0014767, CET0025994, CET0024097, CET0020911, CET0014767).
- 제10전투비행단 역사 회고 좌담회록(1953.12.23)(관리번호 CA0201017).

#### 〈국사편찬위원회〉

- Far East Air Force, “Report on the Korean War”(March 26, 1954).
- SCAP, “Occupation Instructions No. 2”(25 Sept. 1945).
- GHQ USAFFAC, letter to subordinates, AG 686, “Release of Airfields”(25 Sept. 1945)(X X IV Corps G–3 files).
- Hq, FAF, ‘FAF Command Organization’, “FAF Review”(Jun. 1950).
- Head Quarters Far East Air Forces, “Operations Instructions No.1”, FEAF AG No. 2970(1 May 1950).

## 참고자료

#### 〈기타 사료〉

- 「신한주식회사의 해산(군정청 법령 제174호, 1948년 3월 22일 제정).
- 「일본 육해군재산에 관한 건(군정법령 제4호, 1945년 9월 28일 시행).
- 「중앙토지행정처의 설치(군정청 법령 제173호, 1948년 3월 22일 제정).
- 「토지인도청구사건-서울고법 64나1743」(제5민사부판결 확정, 1965년 10월 2일).
- 「신한공사의 창립(『군정청 법령 제52호, 1946년 2월 21일 공포).
- 『조선총독부관보』 제3010호(소화 12년—1937년 1월 29일).
- 「한춘옥 회고록」(수원시정연구원 수원학연구센터 소장 자료).

#### 2. 단행본

- 경기문화재단, 2013, 『경기도현대사』.
- 공군 역사기록관리단, 2010, 『미 공군 제6146부대 부대사 제1집』.
- 공군 제10전투비행단, 2014, 『제10전투비행단 60주년 기념앨범』.
- 공군본부 공보정훈실, 2019, 『공군 창군 70년의 위대한 여정』.
- 공군본부 군사연구실, 1982, 『역대 참모총장 연설문집(제1대~5대)』.
- 공군본부, 2022, 『6·25전쟁 항공전사』.
- 공군본부, 1976, 『공군25년사(1948–1972)』.
- 공군본부, 1954, 『공군발전역사 제1권』.
- 공군본부, 2011, 『공군사 제1집 개정판』.
- 공군본부, 1962, 『공군사 제1집』.
- 공군본부, 1964, 『공군사 제2집』.
- 공군본부, 1999, 『사진으로 본 공군 50년사(1948–1999)』.
- 공군역사기록관리단, 2022, 『하늘에서 본 6·25전쟁』.
- 공군역사기록단, 2017, 『UN공군사 상하권』.
- 국방부 전사편찬위원회, 1979, 『한국전쟁사』 제1권.
- 국방부 전사편찬위원회, 1984, 『국방사 1집』.
- 국방부 전사편찬위원회, 1966, 『한국전쟁사연구 제1집』.
- 국사편찬위원회, 2015, 『수집자료해제집 9』 vol. 2.
- 국사편찬위원회, 2014, 『주한미군사 1』.
- 국사편찬위원회, 2019, 『일본소재 한국사 자료 조사보고 IV』.
- 국사편찬위원회, 1999, 『주한 미 고문단 문서』.
- 군사편찬연구소, 2006, 『6·25전쟁사 3권』.
- 군사편찬연구소, 2008, 『6·25전쟁사 4권』.
- 군사편찬연구소, 2009, 『6·25전쟁사 6권』.
- 군사편찬연구소, 2011, 『6·25전쟁사 8권』.

## 참고자료

군사편찬연구소, 2012, 『6·25전쟁사 9권』

군사편찬연구소, 2012, 『6·25전쟁사 10권』

군사편찬연구소, 2013, 『6·25전쟁사 11권』

군사편찬연구소, 2004, 『대비정규전사 3(1981~2000)』

군사편찬연구소, 2001, 『소련군사고문단장 라주바예프의 6·25전쟁 보고서 1』

군사편찬연구소, 2016, 『한일 군사관계 사료집(근현대 편) : 일제 조선주둔군과 6·25전쟁 일본 소해대』

길윤형, 2012, 『나는 조선인 가미가체다』, 서해문집.

김기원, 1990, 『미 군정기의 경제구조』, 푸른산.

김영숙 편역, 2021, 『한반도주둔일본군 사료총서⑧ 아시아태평양전쟁과 조선군의 동원·개편·해체』, 역사공간.

김윤미 편역, 2021, 『한반도주둔일본군 사료총서⑥ 중일전쟁과 한반도 병참기지화』, 역사공간.

김해주 외, 2015, 『근현대 평택을 걷다』, 평택문화원.

로버트 프랭크 퍼트렐 저, 공군본부 역, 2021, 『6·25전쟁 미 공군 항공전사』, 공군 역사기록단.

박 환, 2021, 『사진으로 보는 수원지역 근대교육』, 수원문화원 수원학연구소.

방우영, 2008, 『나는 아침이 두려웠다』, 김영사.

수원박물관, 2010, 『수원시 세류동지』.

수원문화원, 2008, 『수원사람들의 삶과 문화』.

수원시 편, 2004, 『수원도시 변천사』.

수원시사편찬위원회, 1986, 『수원시사』, 수원시.

신주백, 2021, 『일제침탈사연구총서 ⑦ 일본군의 한반도 침략과 일본의 제국 운영』, 동북아역사재단.

윤영렬, 2008, 『장지량 장군 회고록의 고찰과 소견』, (미간행).

이강화, 2014, 『대한민국 공군의 이름으로』, 플래닛미디어.

이완희, 2014, 『한반도는 일제의 군사요새였다』, 나남출판사.

이창식, 2003, 『일제강점기 민생실록 : 수원사람들은 어떻게 살았을까』, 수원문화원.

임종국, 1989, 『일본군의 조선침략사 II』, 일월서각.

장성규, 2013, 『6·25전쟁기 미국의 항공전략』, 좋은땅.

장원창, 1994, 『일본군사사』, 시사일보어사.

장지량 구술, 이계홍 정리, 2006, 『빨간 마후라 하늘에 등불을 켜고』, 이미지북.

장지량, 2001, 『빨간 마후라를 목에 두르고』, 한국군사학회.

정일권, 1996, 『정일권 회고록』, 고려서적.

제임스 T. 스튜어트 저, 공군본부 역, 2021, 『항공력: 한국전쟁의 결정적 전력』.

평택시사편찬위원회, 2014, 『평택시사 제3권』.

허광무·정혜경·김지정 저, 2021, 『동북아역사재단 일제침탈사 연구총서 34 일제의 전시 조선인 노동력 동원』, 청아출판사.

秀峯生, 1940, 『朝鮮航空小史』, 朝鮮遞信.

歴史學研究會編, 1954, 『太平洋戦争史 IV』, 東洋經濟新報社.

太平洋戦争研究会, 2003, 『武器·兵器でわかる太平洋戦争』, 日本文芸社.

## 참고자료

Far East Air Force, Report on the Korean War(March 26, 1954).

Robert F. Futrell, 1983, The United States Air Force In Korea 1950–1953, Office of Air Force History United States Air Force.

Roy E. Appleman, 1961, United States Army in the Korean War: South to the Naktong, North to the Yalu, Department of the Army, Washington, D.C.:Government Printing Office.

A. Timothy Warnock, editor, 2000, The USAF in Korea : A Chronology 1950–1953, Air Force History and Museums Program in association with Air University Press.

### 3. 논문

김경남, 2009, 「1930·40년대 전시체제가 부산 시가지계획의 군사적 성격」, 『한일관계사연구』 제34호.

김경남, 2021, 「아시아태평양전쟁기 대구의 시가지계획과 군사기지화 정책」, 『영남학』 제78호.

김경록, 2008, 「해방 이후 남북한의 공군력 인식과 한국전쟁 준비과정」, 『군사』 제67호.

김상규, 2022, 『조선주둔 일본군의 대외 침략과 군사동원』, 고려대학교 박사학위논문.

김성욱, 2011, 「제조선 미국 육군사령부 군정청 법령 제33호에 이한 소유권의 강제적 귀속」, 『법학연구』 제42집.

김천수, 2018, 「『日 방위성 소장 '한국 용산 군용수용지 명세도' 소개 및 분석』, 2018년 4차 군사사 연구논문 발표회.

김희식 외, 2019, 『송탄 기지촌의 공간변화: 1952~2018년』, 『평택문화연구』 제1집.

김희식, 2020, 『평택, 안정리, 캠프 험프리스(K-6)』, 『평택문화연구』 제2집.

박영실, 2020, 「한국전쟁기 미국 정부의 자국민 소개계획」, 『미국사연구』 제52권.

박진홍, 2019, 『일제시대 군산 지역사회의 비행장 건설 여론 형성 과정』, 『전북학연구』 제1집.

신성준, 1993, 「주한 미군정청의 대남한 군정실시과정」, 『사회문화연구』 제12호.

안홍선, 2015, 「식민지시대 중등 실업교육 연구」, 서울대학교 교육학 박사학위논문.

염복규, 2020, 「일제하 여의도비행장의 조성과 항공산업의 앙상」, 『서울과 역사』 제104호.

이신재, 2013, 「6·25전쟁기 북한공군의 성장과정 고찰」, 『군사』 제89호.

이신재, 2016, 「한국전쟁 이전 소련의 북한 공군자원 고찰(1945~1950)」, 『현대북한연구』 제19권 1호.

이지원, 2020, 「6·25전쟁 전반기 미국의 항공기 원조와 한국의 전투조종사 양성정책」, 『동북아연구』 제35권 2호.

이지원, 2021, 「이승만 정부의 항공력 건설 노력(1948~1950)」, 『군사』 제121호.

장성규, 2010, 「6·25전쟁기 한국 공군의 성장과 미 공군 제6146부대의 지원」, 『군사』 제75호.

장성규, 2022, 「미 극동공군의 참전과 북한공군의 기습공격 전략」, 『하늘에서 본 6·25전쟁』, 공군역사기록관리단.

전성현, 2015, 「일제말기 경남지역 근로보국대와 국내 노무동원」, 『역사와 경계』 제95호.

조성윤, 2012, 「일뜨르 비행장: 일본 해군의 제주도 해군기지 건설 과정」, 『탐라문화』 제41호.

최영묵, 2004, 「미 군정기 신한공사 연구」, 건국대학교 대학원 박사학위논문.

### 4. 잡지, 신문, 인터넷 자료

「2월의 공군역사」, 『월간공군』 제368호(2009).

「'96 공군의 이모저모」, 『공군지』 제237호(1996).

## 참고자료

---

『빨간 마후라 촬영, 그날을 회고한다』, 『월간공군』 제362호(2008).

계동혁, 「미 공군 F-16, 수원에 왜 왔나? : 미 공군 F-16 전투기 수원 전개의 군사적 의미」, 『월간항공』 2009년 4월호.

김원일, 1968, 「비행장 계획이 도시계획에 미치는 영향」, 『공군』 제105호.

박재근 역, 1984, 「태평양 공군 현대화(상)」, 『공군지』 제190호.

박효성, 1997, 「10년 만에 한번 기회 MIG기 포착 내가 먼저」, 『공군지』 제238호.

서홍교, 1993, 「빨간마후라」, 『공군지』 제222호1993.

정호영, 「공군 10전투비행단 탐방 : 주민과 끊임없는 대화로 개선점 찾아」, 『국방저널』 2005년 3월호.

황태근, 1989, 「정비의 오늘과 내일」, 『공군지』 제209호.

『경향신문』; 『국방일보』; 『대한뉴스』; 『동아일보』; 『매일신보』; 『연합뉴스』; 『전우신문』; 『조선일보』; 『경기도청 보도자료』.

e-수원뉴스(<https://news.suwon.go.kr>).

e-영상역사관(<https://www.ehistory.go.kr>).

경기도메모리(<http://memory.library.kr>).

국가기록원(<http://www.archives.go.kr>).

국가보훈처 공식 블로그(<https://blog.naver.com/mpvalove/220699231184>).

국방과학기술용어사전(<http://dlims.dlaq.re.kr:8070/search/list/index.do>).

국사편찬위원회 전자자료관(<http://archives.history.go.kr>).

국토교통부-한국항공협회, 「항공정보포털시스템」(<https://www.airportal.go.kr>).

대한민국 공군(<https://rokaf.airforce.mil.kr>).

대한자전거연맹 홈페이지(<https://cycling.or.kr/about/history>).

미국국립문서기록관리청(<http://www.archives.gov>).

아시아역사자료센터(Japan Center for Asian Historical Records) (<http://www.jacar.go.jp>).

전쟁기념관(<https://www.warmemo.or.kr>).

조선총독부 관보활용시스템(<http://gb.nl.go.kr>).

한국민족문화대백과사전(<http://encykorea.aks.ac.kr>).

한국영상자료원(<https://www.kmdb.or.kr>).

현대한국구술자료관(<https://mkoha.aks.ac.kr>).

# SRI

## 수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

## 수원학연구센터

# 제3부

## 수원비행장 주둔 미 공군의 기록

# SRI

수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

수원학연구센터

001

# 수원비행장 주둔 미 공군 조종사의 한국전쟁 경험



# SRI



## 수원시전역구인

SUWON RESEARCH INSTITUTE

## 수원학연구소

### 1. 한국전쟁기 미 제5공군 제8전투폭격비행단 제8전투폭격비행전대

한국전쟁 기간에 미 극동공군 산하 제5공군은 한국의 여러 비행장에 주둔하였다. 그 중에서도 수원비행장은 남한에 위치한 비행장 중 최북단이었기에 한국전쟁 시기 전략적 요충지였다. 한국전쟁 중 수원비행장에 가장 오래 주둔했던 미 공군부대는 제8전투폭격비행단(8th Fighter-Bomber Wing)이다. 미 극동공군 제5공군에 배속되어 있던 제8전투폭격비행단은 한국전쟁 초기 일본 이타즈케기지에 주둔하였고, 여러 전투작전에 참여하며 주로 요격 및 근접 공중 지원 임무를 수행하였다. 1950년 8월 11일에 제8전투폭격비행전대와 휘하 부대들은 한국으로 이동했고, 제8전투폭격비행단은 일본에 남아 다른 전투부대들의 작전을 지휘하였다. 이후 1950년 12월에 제8전투폭격비행단도 한국으로 이동했고, 제8전투폭격비행전대와 재결합하여 전쟁이 끝날 때까지 한국에서 다양한 임무를 수행하였다.

제8전투폭격비행단 소속 제8전투폭격비행전대(8th Fighter-Bomber Group)는 1950년 6월부터 1953년 7월까지 한국전쟁에서 발생한 여러 전투 작전에 참여하였다. 6월 26일, 북한의 침공 하루 뒤, 전대 소속 F-80C 조종사들은 서울 인근 한강에서 미군과 미국 시민들의 대피를 지원하기 위해 공중 초계 임무를 수행하였다. 다음



제8전투폭격비행단과 제36전투폭격비행대대 문장(Air Force Historical Research Agency, The Friend Centennial 제공)

날, 전대 소속 제35전투폭격비행대대(35th Fighter-Bomber Squadron)의 조종사들은 공중전에서 적 항공기 4대를 격추하였다.

7월 초, 북한군이 남하하자 제8전투폭격비행전대는 유엔 지상군을 지원하기 위해 저고도 근접 항공지원 작전을 시작하였다. 8월과 9월에는 연료 소비가 적고 목표 상공에서 더 오래 머무르기 위해 기존의 F-80 전투기를 프로펠러 기반의 F-51로 기체를 교체하였다. 같은 시기, 전대는 제5공군의 임시 조직인 제6131전술지원비행단의 작전 통제를 받았다.

1950년 10월, 제8전투폭격비행전대는 한국 수원비행장으로 이동하여 전투에 참여하였고, 11월 말에는 북한까지 이동하였다. 그러나 12월, 중공군의 공세로 유엔군이 38선 남쪽으로 후퇴하면서 전대는 다시 일본으로 철수해 작전을 재개하였다. 이 시점부터 전대는 다시 F-80 전투기를 운용하기 시작하였다.

6개월 후인 1951년 중반, 제8전투폭격비행전대는 다시 한국의 수원비행장으로 복귀하였다. 이후 유엔 지상군에 대한 근접 지원 임무를 계속 수행했으며, 점차 적군의 교통망, 비행장, 병력 집중지 및 보급 기지에 대한 차단 작전을 확대해 갔다. 1952년 1월까지 철도 차단 임무가 일상적인 작전 활동이었고, 부대원들은 ‘철길 위에서 임무를 수행하다(We've Been Working on the Railroad)’는 내용의 노래를 부대 테마곡으로 정하였다. 1952년 중반에는 다시 유엔 지상군에 대한 근접 지원 임무를 주요 수행했으나, 11월부터는 야간 차단 작전을 시작하였다. 1953년 봄 전투 작전이 점차 감소하던 시기, 전대는 F-86 세이버 전투기로 기체를 교체하였다. 전대는 정전 협정

직전인 7월까지 이 기체를 사용해 적군 비행장을 포함한 지상 목표물들을 효과적으로 타격하며 작전을 수행하였다.

그렇다면 수원비행장에 주둔하던 미군들의 전투 작전과 근무, 생활환경은 어땠을까? 제8전투폭격비행전대는 제35전투폭격대대, 제36전투폭격비행대대, 그리고 제80전투폭격비행대대로 이루어져 있었다. 그중 제36전투폭격비행대대에 대한 민간 기록을 통해 그 당시 수원비행장의 모습과 주둔 미군들의 생활을 엿볼 수 있다.

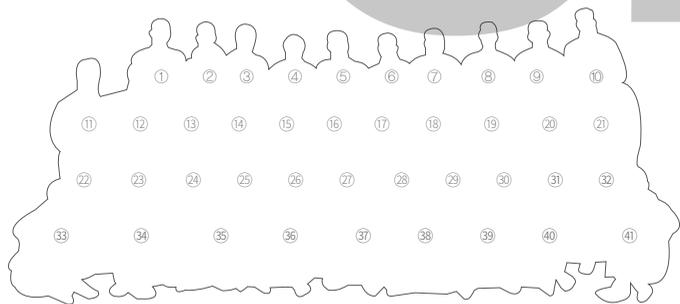
「FlyingFiendsinKoreanWar.com」은 제8전투폭격비행전대 소속 제36전투폭격비행대대에서 근무했던 라울 무통(Raoul P. Mouton Jr.)의 조카인 마이크 페리(Mike Perry)가 만든 인터넷 사이트이다. 이 사이트는 한국전쟁 시기 수원비행장에 주둔했던 제36전투폭격비행대대 조종사들과 정비 직원들, F-80C 및 F-86F 전투기를 운용하며 K-13(수원비행장)에 주둔했던 모든 사람들에게 헌정하기 위해 만들어졌다. 마이크는 지미 에스칼레(Jimmy L. Escalle Jr.) 중위의 조카인 짐 에스칼레(Jim Escalle)가 만든 웹사이트를 보고 한국전쟁과 제36전투폭격비행대대에 대한 정보를 얻었고, 이를 바탕으로 웹사이트 작업을 시작하였다고 한다. 마이크는 1953년 4월 9일에 삼촌 라울이 집으로 보내 준 사진에 나온 조종사들을 찾아 연락을 시도했고, 조종사 27명, 행정관 1명, 정보관 1명, 정비반장 3명과 연락이 닿았다. 마이크는 그 중 일부와 직접 만나 이야기를 나누었다. 몇몇 사람들은 수원비행장에서 주둔할 당시 촬영했던 사진 필름을 넘겨주었기에 마이크는 그 필름들을 정리하여 웹사이트에 올려놓았다.

이러한 노력 덕분에 「FlyingFiendsinKoreanWar.com」에서는 제8전투폭격비행전대와 제36전투폭격비행대대에 주둔했던 미군들에 대해 여러 정보들을 쉽게 찾아볼 수 있다. 이 사이트에는 1953년 4월 9일에 36전투폭격비행대대에서 복무 중이었던 군인들이 함께 찍은 사진이 있다.

마이크의 삼촌 라울은 이 사진을 찍고 집으로 보낸 지 두 달 후인 6월 18일에 항공기 추락사고로 사망한다. 당시 제8전투폭격비행전대에서는 특정 임무 참여 횟수를 채우거나 전투에서 특별한 공로를 세우면 휴식 및 회복을 위해 일본으로 휴가를 떠날 수 있는 기회를 주었다. 라울은 이 제도를 이용해 일본으로 휴가를 떠났고, 휴가가 끝난 후 한국 전선으로 돌아오던 길에 사고를 당하였다. 당시 비행기에는 승무원 7명과 군인 128명이 타고 있었고, 추락과 동시에 전원 사망하였다. 대부분이 제8전투폭격비행단의 군인 또는 직원이거나 수원비행장에 있던 또 다른 부대들의 소속이었다.



수원비행장 제36전투폭격비행대 조종사들(1953년 4월 9일)



- |                     |                         |                             |                   |                   |                      |
|---------------------|-------------------------|-----------------------------|-------------------|-------------------|----------------------|
| ① Jack Cook         | ② John Mayers           | ③ Bill Sternhagen           | ④ Jack Mayo       | ⑤ Jack Taylor     | ⑥ Stan Sclaroff      |
| ⑦ Torr Harmer       | ⑧ Bill Lemaster         | ⑨ Jim O'Connell             | ⑩ Rex Van Camp    | ⑪ Capt. King      | ⑫ Kent Dodge         |
| ⑬ Chuck McCollister | ⑭ Raoul Mouton          | ⑮ Albert Hamilton           | ⑯ Bob Green       | ⑰ Lloyd Irish     | ⑱ Jim Kennedy        |
| ⑲ Paul Gushwa       | ⑳ Bill Demint           | ㉑ Ian Gordon-Johnson(영국 공군) | ㉒ Tom Owen        | ㉓ Lt. Davis       |                      |
| ㉔ Al Boychuck       | ㉕ Bill Garvey(권 편대 편대장) | ㉖ Jack Magee                | ㉗ Cal Owens(작전장교) | ㉘ James Gray(대대장) | ㉙ Darvin Trout(행정장교) |
| ㉚ Robert Andrus     | ㉛ Gene Crackel          | ㉜ Chuck Wilson              | ㉝ Bob "Dad" Noel  | ㉞ Herm Grammer    | ㉟ Bill Stacey        |
| ㊱ Jim James         | ㊲ Jim Escalle           | ㊳ Jack Senneff              | ㊴ Fick Henderson  | ㊵ Charles Cox     | ㊶ Lou Reilly         |

당시 미 공군은 신입 조종사들의 전투 경험을 쌓기 위해 75회 또는 100회 이상의 임무를 완수한 조종사들에게 귀국을 허용하였기에 많은 조종사들이 휴가를 떠나기보다는 임무에 참여해 일정 횟수를 채워 고향으로 돌아가기를 원하였다. 그러나 몇몇 사람들은 휴가를 떠나기도 했고, 해당 항공기에 타고 있던 군인들은 모두 휴가에서 복귀하는 길이었다. 현재까지도 해당 항공기 사고는 한국전쟁 중 일어난 최악의 항공 사고로 불린다.

마이크는 1953년 4월 9일 사진에 함께 찍히지 않았지만 제36전투폭격비행대에서 근무했던 조종사 혹은 직원들에게 연락을 취하거나 직접 만나기도 하였다. 그렇게 마이크가 추가로 확인한 제



라울의 '카준 익스프레스'



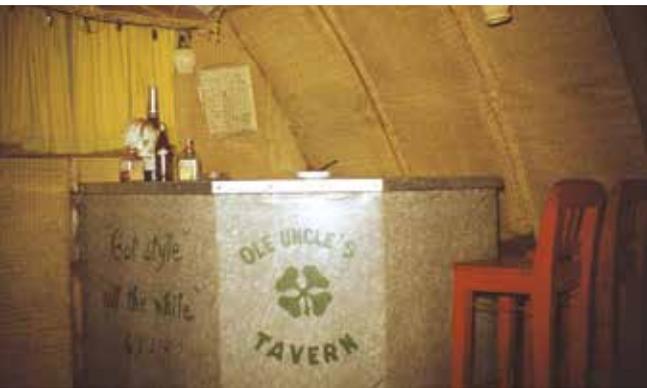
멤피스 블루 앞에 선 제임스 중위와 알버트

36전투폭격비행대 근무 인원은

20여 명이다. 그들의 간략한 정보와 사진 역시 웹사이트에 올라와 있으며, 그중 조지 밥 비지(George "Bob" Veazey)는 한국전쟁 때 수원비행장에서 근무했던 경험을 담은 회고록을 웹사이트에 올려 주기도 하였다.

이 사이트에서는 제36전투폭격비행대에서 근무했던 79명의 이름, 비행기 이름, 소속, 운행기종, 편대 이름, 비행기 옆에 쓰인 이름(별명) 등의 자세한 정보도 확인할 수 있다. 부대에서 부여받은 비행기 편명 외에도 조종사들은 비행기 이름(별명)을 따로 지었다. 그 이름은 자기 마음대로 정할 수 있었는데, 보통 이름을 정한 뒤 전투기 옆면에 멋진 글씨체로 별명을 적어 두었다. 마이크의 삼촌 라울은 FU-405, '카준 익스프레스(Cajun Express)'의 조종사였다.

미 공군은 전투기마다 정비 인원이 배정되어 있어 조종사가 비행을 마치고 오면 기



마이크 편대, 영클 편대, 빅터 편대의 바

체를 점검하고 문제가 있으면 전투에 다시 나가기 전까지 수리하였다. 제36전투폭격비행대대의 FU-408 전투기의 경우 조종사는 짐 제임스(Jim James) 중위였고, 기체 정비 담당은 알버트 두제낙(Albert Duzenack)이었다. 특이한 점은 이 비행기에 적힌 별칭은 두 개였다는 것이다. 제임스 중위는 오른쪽에 '멤피스 블루스(Memphis Blues)'라고 적었지만, 정비 담당 알버트는 '본인 소유'인 왼쪽에 '데이지 메이(Daisy Mae)'라는 별명을 적었다.

제36전투폭격비행대대에는 네 개의 편대가 있었는데, 각각 마이크(Mike), 영클(Uncle), 퀸(Queen), 빅터(Victor)로 구성되어 있었다. 편대별로 퀸셋 막사가 배정되었으며 조종사들은 그곳을 '집(sweet home)'이라고 불렀다. 또한 편대별로 배정된 바(bar)가 있었는데, 조종사들은 훈련이나 임무에 나가지 않을 때 바에서 많은 시간을 보냈다. 조종사들은 본인의 재킷 가슴 한쪽에 대대 문장을 붙였고, 나머지 한쪽에는 편대 문장을 붙였다. 편대가 한 번 배정되면 끝까지 바뀌지 않는 것이 일반적이었지만, 편대장으로 승진하게 되면 다른 편대에 배정되는 경우도 종종 있었다.

제36전투폭격비행대대 근무 인원 목록에는 부대에서 키웠던 개 '피그모(Figmo)'도 찾아볼 수 있다. 이 강아지는 수원비행장에서 한 병장이 키우던 개가 낳은 새끼 중 한 마리였다. 존 브래디(John Brady)가 그중 가장 약한 새끼 한 마리를 데려왔고, 부대 인근의 간호사들이 강아지 돌보는 법



제36전투폭격비행대대의 디콘과 피그모

# 수원시정연구원 SUWON RESEARCH CENTER 수원학연구센터

을 알려 주어 부대원들이 돌아가며 강아지를 키웠다. 부대원들은 이 강아지를 무척 예뻐했고, 존이 미국으로 돌아간 뒤에도 빅터 편대의 동료들이 피그모를 잘 돌봐 준 덕분에 피그모는 개 품평회 대회에서 우승 트로피를 차지하였다. 빅 호지스(Vic Hodges)가 프리덤 빌리지(Freedom Village, 대성동)에서 송환되었을 때, 루비 중령과 피그모가 그를 맞이하러 나가기도 하였다. 전쟁 후, 비행대대가 이타즈케기지로 이동할 때, 피그모도 함께 일본으로 이동하였다. 부대원들이 돌아가며 피그모를 키웠기 때문에, 현재 남아 있는 제36전투폭격비행대대의 사진 이곳저곳에서 피그모를 함께 찾아볼 수 있다.

### 3. 제36전투폭격비행대대 조종사 밥 비지의 전투 경험과 수원비행장 생활

「FlyingFiendsinKoreanWar.com」에는 제36전투폭격비행대대에서 근무했던 조지 밥 비지(George "Bob" Veazey)의 회고록도 올라와 있다. 회고록 내용에는 한국어로 파견되는 과정부터 다시 고향으로 돌아가기까지의 내용이 상세히 기록되어 있어 당시 미군들의 생활을 자세히 확인할 수 있다.

## 1) 한국으로의 여정

1952년 8월 2일, 조지는 미 제5공군 소속 제8전투폭격비행단에 배치되기 위해 캘리포니아 트래비스 공군기지에서 전세 DC-6 항공기를 타고 미국을 떠났다. 이는 1951년 1월에 시작했던 훈련이 결실을 맺는 순간이었다. 그의 여정은 하와이와 웨이크섬을 거쳐 일본과 한국으로 이어졌다. DC-6 항공기의 느린 속도와 연료 한계로 긴 거리를 한 번에 비행할 수 없었기 때문에, 하와이와 웨이크섬에서 급유를 위한 잠깐의 경유가 필요하였다. 하와이에 도착했을 때 약 1시간 정도 다리를 뻗을 시간이 주어졌으며, 조지는 자신의 카메라로 관제탑에 적힌 '알로하'라는 단어를 촬영하였다. 이후 웨이크섬으로의 비행은 시간이 그리 오래 걸리지 않았는데, 그곳에서는 여전히 전쟁의 흔적을 목격할 수 있었다. 일본군의 미니 탱크, 좌초된 배들, 미확인 지뢰 경고 표지판 등이 섬 곳곳에 있었기 때문이다.

도쿄 외곽의 하네다 공항에 도착한 조지는 '극동항공물자사령부(FEAMCOM, Far East Air Materiel Command) B'라는 행정센터로 이동하였다. 조지는 도착했을 때, 일본 특유의 낯선 향기를 느꼈는데, 이는 나무 연기, 향, 향수가 섞인 독특한 냄새였다. 센터에서는 일본 문화와 관습에 대한 간단한 설명과 성병 예방과 관련된 가벼운 교육을 받은 뒤, 나무로 만들어진 대형 텐트에 숙소를 배정받았다. 조지가 도착 후 개인 시간에 가장 먼저 한 일은 샤워였다. 오랜 비행으로 인해 씻지 못하였기에 곧장 금속 건물로 된 샤워실로 향하였다. 조지는 뜨거운 물로 샤워하던 중 일본 여성과의 예상치 못한 조우를 경험하기도 하였다.

우리는 나무로 된 벽과 바닥이 있는 대형 텐트에 숙소를 배정받았다. 거의 3일 동안 같은 옷을 입고 있었기 때문에 내가 가장 먼저 원했던 것은 샤워였다. 금속 건물 안에 샤워 시설이 있다는 말을 듣고, 나는 세면도구와 수건을 챙겨 건물로 향하였다. 건물 안에 들어서자 샤워기가 일렬로 배열된 것이 보였고, 칸막이는 없었다. 나는 옷을 벗어 벤치에 두고 뜨거운 물을 틀었다. 정말 천국 같았다! 그런데 갑자기 일본 여성 한 명이 들어와 옷을 벗기 시작하였다. (그녀는 나에게 고개를 숙이며 이해할 수 없는 말을 중얼거렸다) 그리고 샤워를 하기 시작하였다! 웰컴 투 재팬! 나는 급히 몸을 행구고, 수건으로 몸을 닦은 뒤 옷을 입고 황급히 그곳을 떠났다!

이전에 머물렀던 캠프 스톤맨(Camp Stoneman)에서와 마찬가지로 이동 명령이 떨어질 때까지 계속해서 대기해야 하였다. 별다른 명령이 없었기에 똑같은 일상이 반복되었는데 클럽에 가거나, 카드놀이를 하거나, 책을 읽으며 휴식을 취하였다. 가지고 있던 모든 달러를 군용 '스크립트(군표)\*'로 교환해야 했지만, 조지는 렌 완(Len Whann)이 준 1달러 은화 한 개를 몰래 보관하였다.

이때 조지는 영국 공군(RAF)과 미 공군(USAF) 모두에서 복무한 경험이 있는 대위를 만났는데, 그는 이전에 일본에 머물렀던 경험이 있었다. 이에 조지와 일행들에게 가이드 역할을 해 주며 황궁, 제국호텔, 맥아더 장군의 지휘본부 등을 관광시켜 주었다. 기차를 타고 관광하는 동안 대위는 일행에게 물건 구매 시 흥정하는 법을 가르쳐 주기도 하였다.

## 2) K-13 기지에서의 생활과 첫 번째 전투 임무

며칠 후, 조지는 이동 명령을 받고 일본 남부로 기차를 타고 이동하였다. 이와쿠니 공군기지에서 하룻밤을 보낸 후 C-46 항공기를 타고 한국 남단에 있는 K-1 공군기지(김해)에 도착하였다. 활주로 주변의 모래주머니 참호와 총좌는 전쟁 지역에 왔음을 실감케 하였다. 이후 C-46은 다시 출발해 수원에 위치한 K-13 공군기지로 향하였다. K-13 기지는 1만 피트가 넘는 아스팔트 포장 활주로나 철제 매트로 구성된 유도로를 가진 대규모 기지였다. 이곳에는 F-86 전투기를 운용하는 제51전투요격비행단과 F-80 전투기를 운용하는 제8전투비행단이 주둔하고 있었으며, 전투기에는 부대를 대표하는 꼬리날개 디자인과 색이 나타나 있었다.

F-86 전투기들은 수직 꼬리날개에 검은 체커보드 무늬가 그려져 있었고, F-80 전투기들은 수직 꼬리날개 아래쪽 선단에서 위쪽으로 쓸어 올라가는 형태의 줄무늬가 있었다. 제8비행단의 각 비행대대는 서로 다른 색상의 꼬리날개 줄무늬를 가지고 있었다. 제35비행대대는 파란색, 제80비행대대는 노란색, 제36전투폭격비행대대는 빨간색이었다. 각 대대는 고유의 문장을 가지고 있었고, 조종사들은 이 문장을 자신들의 재킷과 대대 색상의 야구모자에 붙였다.

\* 정식명칭은 군사지급증명서(Military payment certificates, MPC)로 1946~1973년 미군들에게 급여를 지급하기 위해 사용된 일종의 통화였다.

조종사들의 모자챙에는 전투 임무를 수행할 때마다 작은 선을 하나씩 표시하는 것이 관례였다. 이를 통해 고참 조종사(old heads)와 신참 조종사(new heads)를 쉽게 구별할 수 있었다. 또한 수원비행장 북쪽 끝에는 F-94B 전천후 전투기를 운용하는 제319전투요격비행대대가 주둔하고 있었다. 이 부대는 전투 임무보다는 주로 아군 지역 야간 방어 비행을 수행하였다.

조지는 도착 후 대체 훈련 부대(Replacement Training Unit, RTU)의 퀸셋 막사에 임시 숙소를 배정받고, '리틀 제트 스쿨하우스'에서 본격적인 교육을 받았다. 교육 내용은 전투 상황, 지역 관제사 호출부호, 피격 시 대처법, F-80C 전투기의 엔지니어링 복습 등이었다. 조지는 첫 비행으로 'T-버드(T-Bird)' 훈련기를 이용해 지역 비행과 착륙 연습을 했으며, 이후 F-80C로 기종을 변경하였다. 기종 전환 이후 편대 비행 연습과 수원사격장에서 이루어진 폭탄 투하, 기관총 발사 훈련을 진행하였다. 수원사격장은 해안 근처 황해에 있는 작은 섬이었다.

8월 16일, 조지는 첫 전투 임무를 수행하였다. 주요 목표는 남측과 북측의 경계선으로 불리는 '폭탄선(bomb line)' 북쪽의 해주반도 일대에 폭탄 투하, 기총 소사를 통해 적군을 공격하는 것이었다. 비행 중 '나비 호수'와 전쟁 중에도 파괴되지 않은 큰 굴뚝 등 주요 항법 지점을 확인하며 임무를 마쳤다.

이 비행에서는 적의 공격을 받은 것처럼 돌파하는 시뮬레이션을 진행하였다. 사격 훈련 학교에서 익숙했던 '핑거 포(finger four)' 대형 대신, 적의 공격을 방어할 수 있는 기회가 더 많은 일렬중대 대형을 사용하였다.

17일, 세 번째 전투 임무를 수행했으며, T-버드 기종을 이용한 계기 비행 훈련과 K-13에 대한 전천후 접근법도 진행하였다. 세 번의 전투 임무를 완료한 뒤 우리는 대체 훈련 부대를 졸업했고, 배정된 대대에 합류하였다.

폭탄선 북측, 북한 내에서 모든 움직이는 것은 공격 목표가 되었으며, 이는 전선으로 군수 물자를 운송하는 북한군을 저지하기 위한 것이었다. 조종사들은 소달구지와 군수품을 나르는 사람들까지 공격하였다. 등 뒤에 'A 프레임(A frame, 지계를 뜻함)'을 짊어간 사람이 총격을 받고 폭발하는 경우를 목격하기도 하였다.

조지는 세 번의 전투 임무를 완료한 후 대체 훈련 부대를 졸업하고 정식 대대에 합류하였다. 조지가 초기 임무를 수행할 때 가장 인상 깊었던 것은 낮 시간에 북한 내 적군의 움직임이 거의 없다는 점이었다. 이는 모든 움직이는 것들을 폭격하라는 명령

이 연합군 측에 내려왔기 때문이었고, 이에 북한의 비행장은 버려진 것처럼 보이기도 하였다.

### 3) 제36전투폭격비행대대의 편제와 마이크(Mike) 편대 생활

조지는 제36전투폭격비행대대(36th Squadron)에 배속되었으며, 이 대대는 붉은 꼬리날개 줄무늬를 사용하는 부대였다. 대대의 문장은 사납게 생긴 동물 형상이었는데, 공식적으로는 '비행 악마(Flying Fiend)'라 불렸다. 하지만 대대 조종사들은 이 문장을 '토하는 강아지(The Pukeing Pup)'라는 별칭으로 더 많이 부르곤 하였다. 제36전투폭격비행대대의 모든 조종사들은 대대 문장이 새겨진 빨간 스카프를 착용하였다. 대부분의 조종사는 스카프에 자신의 이름을 자수로 새겨 넣었으며, 조지도 마찬가지로 스카프를 한 개 더 제작해 부인 조니에게 보냈다. 조종사들은 재킷 오른쪽에 대대 문양을 붙였고, 대대의 작전 건물 지붕에는 이 문양을 간판 형태로 크게 표시하였다.

제36전투폭격비행대대는 네 개의 편대 마이크(Mike), 영클(Uncle), 퀸(Queen), 빅터(Victor)로 구성되어 있었다. 조지는 대대에 합류하며 '마이크' 편대에 배속되었고, 이후 약 8개월 동안 그의 주 거처와 소속이 되었다. 마이크 편대의 패치는 철로를 씹는 불독 형상이었다. 조지는 이러한 편대 문양을 자신의 퀸셋 막사 앞문에 직접 그려 걸어두기도 하였다. 마이크 편대의 편대장은 칼 재스먼(Cal Jassmann) 대위였으며, 그는 한국전쟁에 재소집되기 전 항공사 조종사로 일했던 사람이었다. 우리 퀸셋 막사에는 약 15명이 있었는데 이 중 한두 명을 제외하고는 모두 조종사로 일했던 사람이었다.

퀸셋 막사 내 생활공간은 4피트×8피트 정도의 크기로 배정되었다. 이 공간은 보통 접이식 캠프 침대와 공기 매트리스, 그리고 몇 장의 담요로 꾸며졌으며, 필요시



제36전투폭격비행대대와 마이크 편대의 문장



빨래하는 하우스보이

기지교환소에서 시트와 스폰지로 채워진 베개를 구매할 수 있었다. 기지에서 일하던 한국인 노동자는 조지에게 포장용 합판을 이용해 테이블과 의자를 제작해 주기도 하였다. 조지는 또 다른 신참 조종사인 워드 슈람(Ward Schramm)과 공간을 합쳐 더 넓은 생활 구역을 만들었다. 이 공간은 생활필수품과 한국인 노동자가 제작해 준 가구들로 채워졌다.

각 편대는 한국인 하우스보이를 고용하여 퀸셋 막사의 청소와 빨래를 담당하게 하였다. 조지가 속한 마이크 편대의 하우스보이는 ‘최(Choy)’라는 성을 가진 사람이었



비행장 내 소변용 화장실에서 불일을 보고 있는 조종사

# 수원시청연구원

## SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구원

다. 장교들이 비용을 분담하여 하우스보이들의 급여를 지급하였고, 추가로 조종사들은 교환소에서 구매한 음식과 사탕을 주어 급여를 보충해 주기도 하였다. 비흡연자들은 종종 최에게 담배를 주었는데, 조종사들은 그가 담배를 암시장에서 팔았을 것이라고 추측하였다. 다른 어떤 것보다 담배를 받았을 때 가장 고마워했기 때문이다.

퀸셋 막사 주변에는 공습 시 사용할 수 있도록 모래주머니로 둘러싸인 참호가 설치되어 있었다. 이는 적의 공습에 대비한 방어 시설로, 조종사들에게 긴급 상황 시 피난처를 제공하였다. 제36전투폭격비행대대는 총 다섯 개의 퀸셋 막사를 사용하였다. 네 개는 각 편대가 사용했으며, 하나는 대대장과 참모진이 사용하는 참모 막사로 사용되었다. 막사 한쪽에는 공습 상황 시 운용할 수 있는 50구경 쿼드 기관총이 장착된 무기 운반차가 배치되어 있었다. 기지 방어의 주요 역할은 언덕에 배치된 육군 대공포가 담당하였다. 이러한 시설들은 기지 내 안전을 보장하기 위한 필수적인 요소였다.

기지 내 식사는 중앙 장교 식당에서 제공되었으며, 또 다른 건물은 장교회관



캐주얼 복장을 입은 헤르만 소위

(officer's club, O club)으로 사용되었다. 장 교회관은 조종사들이 비행 임무 후 휴식을 취하고 동료들과 교류하는 장소로, 비행대의 단합을 강화하는 데 중요한 역할을 하였다. 화장실의 경우, 드럼통과 나무판으로 만든 작은 건물이었으며, 소변용 화장실은 간이 칸막이 형태의 벽이 세워진 도랑으로 만들어져 있었다.

화장실은 매우 기본적이었는데, 55갤런 드럼통 위에 구멍 난 나무판을 얹은 작은 건물이었다. 이 드럼통은 정기적으로 한국인 노동자들이 비웠는데, 이들은 미국인들이 '좋은 비료'로 사용할 수 있는 것에 중이를 넣는 행동을 미친 짓이라고 생각하였다. 아, 그리고 화장실을 사용할 때는 화장

지를 각자 가져가야 하였다. 퀸셋 막사 곳곳에는 도랑에 프라이버시용 벽만 세운 형태의 소변용 화장실(소변 도랑)이 마련되어 있었다.

기지 내 복장은 주로 비행복과 빨간 볼캡, 그리고 빨간 스카프로 구성되었다. 비행 임무가 없는 날에는 카키색 바지와 셔츠를 착용하며 다소 캐주얼한 복장을 유지하였다. 조지는 1953년 초반까지 특별한 생존복이 지급되지 않았음을 지적하였다. 동절기에 바다나 호수 위를 비행할 경우, 비상 탈출 후 물속에 떨어지면 생존 가능 시간이 몇 분에 불과해 조종사들은 위험에 노출되었다. 이는 겨울철 임무를 더욱 긴장감 넘치고 위협하게 만들었다.

제36전투폭격비행대대 사람들은 작전 건물과 활주로로 이동하기 위해 '비터(beater)'라 불리는 낡은 무기 운반차를 이용하였다. 이 차량은 스케줄 없이 자유롭게 사용할 수 있었으며, 이를 놓치면 약 1마일을 걸어야 하였다. 작전 건물 옆 비행 준비 공간에는 비행 장비가 보관되어 있었고, 작전 상태판에는 비행 임무와 항공기 배정이 게시되었다. 비행 준비 공간은 조종사들이 비행 사이 시간을 보내는 공간으로, 커피와 차를 제공하는 바, 카드놀이 테이블, 그리고 탁구대 같은 여가시설이 마련되어 있었다. 그 중에서도 탁구가 조종사들 사이에서 특히 인기를 끌었다.

#### 4) 1952년 8~9월 본격적인 전투 임무와 출격

제36전투폭격비행대대의 임무는 다음 네 가지 유형으로 나뉘었다. ① 사전 브리핑된 임무는 사전에 목표와 전략을 브리핑받고 출격하는 방식으로, 4기 편대가 주요 전력으로 투입되어 특정 목표를 공격하는 임무이다. ② 합동작전사령 임무(Joint Operations Command, JOC)는 주로 경계 상태에 있는 편대가 수행하며, 최전선 관측병이나 정찰 항공기의 요청에 따라 특정 목표를 공격하는 임무이다. ③ 사전 브리핑된 대규모 임무는 12대 규모의 편대(squadron) 또는 48대 규모의 비행단(group)이 참여해 목표를 타격하는 임무이다. ④ 늦은 야간 정찰 임무는 해질녘 직전 4기 편대가 출격해 도로를 폭격·차단하고, 이후 차단 지점에 대기 중인 트럭을 폭격하거나 기총 소사하는 임무이다. 보통 4기 편대 임무에서는 고참 조종사가 리더였고, 대규모 편대에서는 지휘관이 리더를 맡았다. 모든 임무가 끝난 후 각 조종사는 정보 요원과 함께 임무 수행 보고를 진행하였다.

F-80C 전투기는 한국전쟁에서 핵심적인 역할을 했던 항공기로, 가장 일반적인 전투기 무장은 1,000파운드 폭탄 2발과 50구경 탄환 1,800발을 장착하는 형태였는데, 탄약은 6문의 기관총에 각각 300발씩 나뉘어 실렸다. 양쪽 날개 끝에는 '미사와' 스타일의 165갤런 연료 탱크를 장착해 항속거리를 늘렸다. 이와 같은 기본 무장은 전반적인 임무에서 사용되었으나, 특정 상황에서는 임무 성격에 따라 500파운드 폭탄 4발을 장착하거나 네이팜 탱크 2개 또는 HIVAR 고속 항공 로켓 4발을 장착하였다. 때때로 연료 탱크를 제거한 뒤 1,000파운드 폭탄 4발을 장착해 임시 활주로나 적의 야간 소형 폭격기를 타격하는 임무를 수행하기도 하였다.

일부 특수 임무에서는 1,000파운드 폭탄 4발을 탑재하고 연료 탱크를 제거하기도 하였다. 이런 임무는 '베드 체크 찰리(Bed Check Charley)', 야간에 소형 폭탄이나 수류탄을 투하하는 PO-2 복엽기가 이용하는 임시 활주로를 목표로 하였다. 해당 임무에서는 즉발 또는 지연 폭파 장치(12시간 이상까지 지연이 가능한) 조합의 폭탄이 사용되었다. 이는 폭격 피해를 복구하려는 작업자들을 '좌절시키기' 위한 의도였다.

네이팜탄을 사용하는 임무에서는 '맥스 50', 총 3,600발의 탄약을 적재하였고, 폭격 중 기총 사격도 수행하였다. 조종사들은 착륙 시 기체의 하중을 줄이기 위해 반드시 탄약을 최소 절반 이상 소모해야 했고 폭격할 때에는 적군의 대공포 사격을 피하기

위해 매우 가파른 수직에 가까운 급강하로 비행하곤 하였다. 이처럼 무거운 무장, 임무 중 수행하는 급상승과 폭격은 기체 구조와 엔진 성능에 큰 부담을 주었으며, 날개와 동체의 연결부에 균열과 손상이 자주 발생하는 원인이 되었다. 이에 따라 여러 번의 수리와 부품 교체가 이루어졌다. 균열과 수리로 인해 지상에 있는 F-80 전투기의 날개가 축 처진 것처럼 보이기도 하였다.

8월 21일, 조지는 새로운 비행대와 함께 로컬 전투에 참가하였다. 네 번째 임무는 동해안 도로와 차량을 목표로 하는 합동작전사령 임무였다. 이 작전에서 조지는 처음으로 40mm 자동 대공포 사격을 경험하였고, 대공포의 불빛이 '골프공'처럼 보였다고 회상하였다. 8월 22일에는 다섯 번째 전투 임무를 수행하며 평양 서쪽의 건물들을 폭격하였다. 임무 후 기지로 복귀한 조지는 부관과 군목으로부터 아내 조니가 유산하였다는 소식을 들었다.

임무를 마치고 착륙하여 모래주머니가 쌓인 제방 쪽으로 천천히 이동하고 있을 때, 중대 부관과 군목으로부터 아내 조니가 유산하였다는 소식을 들었다. 이 소식은 적십자를 통해 전달되었는데, 나는 당연히 큰 충격을 받았다. (중략) 나는 매일 조니에게 편지를 쓰려고 노력했고, 조니도 나에게 매일 편지를 썼다. 하지만 편지가 자주 지연되어 도착했기에 서로 엇갈릴 때가 많았다. 모든 편지가 그렇지는 않았지만, 우리 편지들은 검열 대상이었기에 내용을 쓸 때 주의해야 하였다. 나는 흥밋거리가 될 만한 모든 것들의 사진을 찍었다. 코닥크롬을 사용했고, 인화를 위해 하와이로 보낸 뒤 반환 주소에 조니의 주소를 적었다. 사진을 본 후 조니는 내 '기술'이 어떤지 판단할 수 있도록 사진을 나에게 다시 보내 주었다.

8월 27일, 여섯 번째 임무는 최전방에서의 첫 임무였다. 김화(Kumhwa)와 파파상산(PapaSan Mountain, PapaSan은 일본어 パパさん을 뜻함) 인근의 세 개 언덕 중 가운데를 목표로 한 폭격 작전이었는데, 가장 남쪽에는 미 해병대가 있어 폭격 시 각별한 주의가 필요하였다. 대공포 공격과 폭발, 그리고 점점 악화되는 날씨 때문에 조지는 폭탄 투하 스위치 활성화를 잊어버렸다.

두 번의 시도 끝에 조지는 가장 북쪽 언덕을 공격했고, 적군에게 큰 타격을 입혔다. 조지는 작전 종료 후 복귀 명령을 받고 기지로 돌아가던 중 길을 잃었다. 나침반 고장과 전파 방해로 비행 중 곤경에 처했지만, 다행히 레이더 관제사의 도움을 받아 무사히 부대로 돌아와 착륙할 수 있었다.



작전회의 중인 제36전투폭격비행대대 조종사들



# 수원시정연구원

## SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구센터

난 폭탄을 떨어뜨리지 못하고 빠져나온 뒤, 다시 시도하기 위해 선회하였다. 이 혼란 속에서, 나는 가장 북쪽 언덕을 공격하였다. 관제사가 내게 무척 흥분한 목소리로 소리치며 무전을 보냈다. "좋은 공격이었어! 적들이 모두 나와서 동료가 공격받는 것을 지켜보고 있었는데, 제대로 공격했어!" 그러나 나는 그 과정에서 길을 잃었고, 지휘관이었던 던 중위가 내게 혼자 부대로 복귀하라고 명령하였다. 날씨가 나빠지기 시작했고, 나는 곧바로 계기판을 이용해야 하였다. 나는 바로 곤경에 처하였다! 주 나침반은 고장 났고, 비상 나침반은 5년 넘게 점검되지 않은 상태였다. K-13 신호소에 맞춰진 무전 나침반은 방향이 계속 흔들렸는데, 공산군이 같은 주파수를 사용하는 강력한 송신기로 전파 방해를 가하는 것으로 보였다. 결국 나는 IFF(식별 및 아군 식별, 일명 'Parrot')를 '비상'으로 설정하고, 레이더 관제사의 도움을 받아 남쪽으로 안내받았다. K-13에 가까워졌을 때, 신호소의 신호가 더 강해져 무사히 착륙할 수 있었다.

조지는 이 같은 성공적인 폭격 작전은 T-6 모스키토(Mosquito) 조종사들의 활약이 없었다면 불가능했을 것이라 생각하였다. T-6 모스키토 조종사들은 1만 피트 이하의 저고도로 비행하며 연막 로켓탄이나 백린탄을 사용해 목표물을 표시하였다. 대공포와 소형 무기의 공격 때문에 이 작업은 매우 위험했지만, 전투 폭격기의 조종사들이 목표를 명확히 식별하고 정확히 공격할 수 있도록 돕는 중요한 역할을 하였다.



임무가 끝난 전투기를 수리하는 지상 직원들

8월 29일에는 여러 비행대대와 협력하여 평양의 발전소 단지를 타격하기 위한 임무가 진행되었다. 남쪽에 위치한 K-9와 K-2(군산과 대구)에 주둔하는 F-84 그룹과 해병대 팬서 전투기가 합류한 대규모 작전이었다. 공중에서 수십 대의 항공기가 동시에 작전을 수행하는 모습은 장관을 이루었으며, 이러한 대규모 작전은 적의 주요 기반 시설을 파괴하는 데 성공적이었다. 폭격 중, 그들은 한국 공군이 F-51을 타고 훨씬 낮은 고도에서 기총 사격을 하는 것을 발견했고, 조지와 동료들은 한국군을 폭격하거나 부딪히지 않게 조심하며 임무를 수행해야 하였다. 이후 조지는 신안주 남쪽에 위치한 기차를 공격하는 임무에서 큰 공을 세웠고, 특별 항공훈장을 수여받았다.

우리는 신안주 남쪽 약 10마일 지점의 노천에 있는 기차에 대한 보고를 받고, 북쪽으로 출격하였다. 써클슨(Therkelson)이 선두를 이끌었고 나는 그의 윙맨(wingman)으로 두 번째 자리에서 비행하였다. 이 철도 노선은 방어가 철저했지만, 기차는 공격에 있어 항상 우선순위에 있어 우리는 이를 타격해야 하였다. 미그기는 위험요소였지만 우리는 미그기를 거의 보지 못했고, 1만 2,000피트 이하의 고도로 비행할 때 이를 충분히 처리할 수 있다고 확신하였다. 사실, 우리 F-80 조종사들은 수원사격장으로 가는 도중 F-86 전투기들이 우리를 공격하려 하면 쉽게 처리할 수 있었다. 꽤 강력한 자동화기 사격에도 불구하고 임무는 매우 성공적이었다. 철도 4곳을 절단했고 화물이 실려 있는 열차 12대 이상을 파괴하였다. 나는 철도 1회 절단, 열차 3대 파괴, 그리고 다른 열차를 파괴하는 데에 기여한 공로를 인정받았다. 우리는 결국 이 임무, 즉 나의 10번째 임무로 특별 항공훈장을 수여받았다.

다음 날, 대대는 동해안의 원산 북쪽에 있는 공장 단지 폭격을 목표로 12대 편대를 꾸려 출격하였다. 비행대 지휘관인 그레이 대령이 편대를 이끌었고, 써클슨이 그의 윙맨으로, 조지는 마크의 윙맨으로 4번째에서 비행하였다. 조지는 여러 건물을 폭파시켰고, 몇몇 건물에서는 안에 추가 폭발물이 있었다는 것을 증명하는 2차 폭발이 일어났다.

임무는 정기적으로 계속되었으며, 사전 브리핑(pre-briefed) 임무와 합동작전사령 임무가 섞여 있었다. 지상 직원들도 원활한 임무 수행을 위해 많은 기여를 하였다. 조종사들이 임무에서 돌아오면 항공기를 정비하고, 폭탄·탄약을 장착하였다. 이들은 다음 날 작전을 준비하기 위해 바쁜 임무를 마친 후에도 밤새 작업을 이어갔다.

어느 날, 압록강 하구에 있는 배들을 폭격하는 임무가 예정되어 있었다. 칼 채스먼이 지휘했고, 조지는 “헤지” 더너웨이(“Hezzie” Dunaway)의 윙맨으로 4번째에서 비행하였다. 제36전투폭격비행대대는 배를 타격하기 위해 각 편대로 나뉘었고, 그들은 중국 해안의 단둥비행장에서 미그기가 이륙하는 모습을 목격하였다. 폭격 임무를 무사히 마치고 조지는 서울 북쪽 언덕에 있는 레이더기지를 둘러볼 기회를 가지

# 수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구센터



수원비행장에서 실시된 구조 기술 시연 및 훈련

게 되었다. 조지는 나라의 가장 큰 두 개의 도시 사이에 포장도로가 사실상 전혀 없다는 점이 인상 깊었다고 회고하였다.

어느 오후, 부대 내에서 추락 조종사 구조 기술 시연이 이루어졌다. 비행 일정이 없는 조종사들은 이를 보기 위해 트럭을 타고 기지 내 제51전투요격비행단 쪽으로 이동하였다. 낮은 고도로 비행하는 C-47 항공기가 줄을 끌어올리는 구조 기술을 시연했으며, 이는 이후 북한 내 요원 구조나 공중 회수 시스템 개발로 이어졌다.

우리가 도착한 직후 '구니버드(Gooney Bird)' 한 대가 상공을 지나갔고 작은 낙하산에 매달린 상자가 떨어졌다. 상자가 지면에 닿자 한 남자가 뛰어나가 상자를 열었다. 그 사람은 내용물을 꺼낸 뒤 두 개의 기둥과 지지대를 조립하고 기둥 끝부분에 줄을 연결해 팽팽하게 당겼다. 이 줄은 고리 형태로 되어 있었으며, 아래쪽 끝은 낙하산 하네스로 보이는 장비에 연결되어 있었다. 하네스를 착용한 남자는 기둥에서 약 25피트 떨어진 지점에 등을 기둥 쪽으로 하고 앉아 몸을 숙였다. 몇 분 후, 왼쪽 뒷문에 갈고리가 장착된 기둥을 매단 구니버드가 매우 낮은 고도로 비행하며 다가왔다. 갈고리는 기둥과 연결된 줄에 걸렸고, 남자는 지상에서 들어 올려져 C-47에 탑승하였다. 이후 브리핑에서 우리는 이 시스템이 북한에서 요원을 픽업하는 데 사용되었으며, 많은 조종사들이 이 방식으로 구조되었다는 것을 알게 되었다. 나는 친구들에게 이 시스템이 월명턴의 듀퐁 공항에서 우편물을 수거하는 방식과 비슷하다고 말하였다. 몇 년 후, 그날 시연을 선보인 사람이 해리 콘웨이(Harry Conway)라는 것을 알았고, 그는 훗날 AAE에서 일하며 낙하산을 이용한 공중 회수 시스템 개발에 중요한 역할을 하였다.



마이크 편대원인 리 중위, 조지, 마크, 서클슨, 그리고 '집으로 돌아가는' 유니폼을 입은 칼 대위

조지는 9월 한 달 동안 총 14회의 임무를 수행하였다. 그 중 하나는 비행대(Squadron, 12대) 비행 임무로, 마을 내 건물 중 적군의 지휘소로 의심되는 건물을 네이팜탄으로 공격하는 임무였다. 조지는 공격 중 사람들이 마을에서 달아나는 모습을 목격하였다. 조종사들은 기총 사격을 하며 빠르고 낮게 접근했고, 적의 목표 지점에 네이팜탄을 투하

하였다. 이미 다른 비행대의 공격으로 마을이 연기로 가득 차 있었기 때문에, 조지는 목표 지점에 접근하면서 점화 스위치를 켜다. 마을의 연기를 뚫고 목표 지점에 접근하는 것은 매우 위험했지만, 성공적으로 공격을 마쳤다. 조지의 비행대는 많은 군인들과 그들의 주거지를 공격한 공로를 인정받았다.

9월 말, 마이크 비행대의 전투기 4대는 훈련을 위해 남쪽의 낙동사격장으로 향하였다. 훈련을 마친 뒤 수원비행장으로 바로 복귀해야 했으나, 비행대원 중 한 명의 전투기에 타이어가 터지는 바람에 타이어 교체로 대구비행장(K-2)에서 하루를 보내야 하였다.

9월 말에 마이크 편대의 전투기 4대가 훈련을 위해 남쪽의 낙동사격장으로 떠났다. 이 사격장은 보통 대구(K-2)에 있는 F-84 부대가 사용하던 곳이었다. 우리의 계획은 사격장에서 훈련을 마친 후 K-2에서 연료를 보급하고 재무장한 뒤, 다시 사격장에서 사격을 한 후 귀환하는 것이었다. 그러나 착륙 중 비행대 중 한 명(누구였는지는 기억나지 않는다)의 타이어가 터졌고, 우리는 타이어를 교체하며 이곳에서 하룻밤 머물러야 하였다. 이로 인해 로그 워런(Rog Warren), 사이 사이먼슨(Sy Simonsen), 윌리 서펀(Willy Suffern) 같은 친구들과 만날 기회가 생겼다. 이곳에서 월명턴 출신의 빌 허치슨(Bill Hucheson)도 만날 수 있었다. 부대에서는 그를 위한 송별 파티가 열리고 있었는데, 누군가 그의 머리 위에 크림 드 민트(creme de menthe, 박하맛 술)를 부었단

# 수원시정연구원

## SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구센터

### 5) 1952년 10월 다양한 전투 임무 참여

10월 2일, 조지는 마크, 씨클슨과 함께 카펜터 중위의 지휘 아래 최전선 근접 지원 임무를 수행하였다. 우리는 목표 상공을 선회하던 T-6 조종사의 지시에 따라 움직였는데, 그는 연기 로켓을 발사해 지역을 표시하며 연기 기둥으로 방향을 알려주었다. 이번 작전은 비행대 전체적으로 매우 성공적이었다. 특히 T-6 조종사는 조지가 적군 탱크를 정확히 파괴한 공로를 인정해 주었다. 작전 중 대공포의 공격은 상상 이상으로 강렬하였다. 골프공처럼 보이는 작은 탄환들이 공중에서 맹렬히 터져 나갔고, 중형 포격은 더욱 위협적이었다. 그러나 조지는 점점 이러한 환경에 익숙해지고 있었다.

조지는 10월 초, 그동안의 성과를 인정받아 열차 임무 수행 공로로 공군 훈장을 수여받았다. 또한 총 20회의 임무를 성공적으로 완수한 공로로 두 번째 공군 훈장을 추가로 받았다. 10월 중순에 조지는 5일간의 휴식 및 회복(R&R, Rest and



크로켓 소령과 제36전투비행대대 대원

Relaxation) 휴가를 위해 도쿄로 파견되었다. 그는 공군 장교를 위해 마련된 숙소에서 머물렀는데, 비록 화려하지는 않았지만 깨끗하고 안락한 공간이었다. 오랜만에 맛있는 음식을 먹고, 매일 아침 따뜻한 샤워를 하며, '진짜' 침대에서 푹 잘 수 있는 것은 조지에게 큰 위안이었다. 도쿄에서의 가장 큰 기쁨 중 하나는 조니와의 전화 통화였다. 조지는 전화를 걸기 위해 전화국에 미리 예약을 해야 했고, 통화를 위해 현지와 고향 간의 시차를 고려해야 했다. 비록 약간의 혼선과 기다림이 있었지만, 결국 조니와 부모님과의 통화는 성공하였다. 그와 조니는 짧은 시간이었지만 서로의 안부를 묻고 따뜻한 말들을 주고받았다. 통화 후 조지는 조니를 위해 도쿄에서 실크 양단과 같은 선물을 구입해 그녀에게 보냈다.

10월 한 달 동안 조지는 총 18회의 임무를 수행하였다. 이 중 일부는 악천후로 비행이 어려운 상황 속에서도 이루어졌으며, 몇몇 임무는 탁월한 성과를 기록하였다. 어느 날, 조지는 비행대와 함께 원산 남쪽에 위치한 복합단지를 공격하기 위해 출격하였다. 임무 수행 중 동쪽에서 접근하던 항공모함 기반 해군 '커세어(Corsairs)' 편대가 조지와 동료들을 미그기로 착각해 방향을 틀고 사라지는 해프닝도 있었다. 조지

와 그의 동료들은 500파운드 폭탄과 HVAR 로켓을 장착하고 효과적으로 사용해 목표물을 성공적으로 타격하였다.

10월 20일, 서해안 철원 지역으로 출격해 철도를 절단하는 임무를 수행하였다. 500파운드 폭탄으로 도로를 끊으며 전략적인 목표를 성공적으로 달성하였다. 늦은 오후에는 '저녁 정찰' 임무를 맡았다. 조지와 동료들은 250파운드 파편 폭탄을 장착했는데, 이 폭탄은 지면에 닿기 전에 약 1피트 상공에서 폭발하며 적 병사들에게 치명적인 피해를 입히도록 설계되었다. 조지는 계곡 사이 도로를 차단하고, 적 병력이 수리 중인 도로와 트럭에 폭탄을 투하하며 임무를 완수하였다. 임무에서 귀환하던 중, 조지는 비행대의 비행 안전 책임자이자 공군 최초의 흑인 조종사 그룹인 터스키기 에어맨(Tuskegee Airmen) 중 한 명인 우드로 윌슨 크로켓(Woodrow Wilson Crockett) 소령과 함께 비행하였다. 어둠 속에서 조지는 크로켓 소령의 어두운 색의 헬멧과 산소마스크 때문에 조종석이 비어 있는 것처럼 보여 무전을 통해 그의 상태를 물었다. 이에 크로켓 소령은 "잠깐만요. 마스크를 벗고 웃어드릴게요!"라는 유쾌한 대답을 건넸다. 조지와 동료들은 그의 유머에 웃음을 터뜨렸고, 이는 긴박한 임무 속에서 잠시나마 여유를 느낄 수 있는 순간이었다. 크로켓 소령은 비행대의 모든 조종사들에게 큰 존경과 사랑을 받았다. 그는 이후 불타는 항공기에서 F-86 조종사를 구출한 공로로 공군훈장을 수여받기도 하였다.

10월 말, 조지와 워드 슈랩은 여러 차례의 로컬 비행을 통해 계기비행 훈련을 수행하였다. 이 훈련은 단순한 기량 연마를 넘어 실전에서 대우력을 강화하고, 서로의 팀워크를 확인하는 중요한 시간이기도 하였다. 계기비행 연습에서 한 사람은 조종석 내부에서 외부 시야를 완전히 차단하고 계기판만을 의지해 비행하였다. 이때 다른 한 명은 조종석 밖의 모든 상황을 관찰하며 충돌 위험을 방지하였다. 조지와 워드는 역할을 교대하며 이 훈련을 반복했고, 이를 통해 극한 상황에서도 계기판만 보고 비행할 수 있도록 감각을 키웠다. 연료가 거의 다 소진될 무렵, 두 사람은 몇 가지 곡예비행을 시도하였다. 그 뒤 황해 연안에 있는 수원사격장(군리사격장) 근처로 이동하여 저공비행을 하며 근처 배들을 쫓아내려 하였다. 한 번은 삼관선을 지나며 배를 위협하기 위해 저공비행을 시도했으나, 예상치 못한 상황에 직면하였다. 배 뒤쪽에서 갑자기 50구경 기관총 네 자루가 튀어나온 것이다. 조지와 워드는 곧바로 회피 기동을 하며 빠르게 그 지역을 벗어났다. 이후 이 배가 북한으로 요원을 수송하거나 남한 순찰을 담당하던 경비정일 가능성이 높다는 사실을 알게 되었다. 그 뒤 조지와 워드는 계곡을 저공으로 비행하다 자신들을 폭격하는 줄 안 농부들이 거름 구덩이에 뛰어드는 모습을 목격하기도 하였다.

# 수원사격장(군리사격장) 수원학역(우편사격장)

SUWON RESEARCH CENTER

## 6) 전쟁터에서 겪은 즐거움과 슬픔

대대에서의 시간을 모두 전투 임무 수행 시간으로 보낸 것은 아니었다. 기지에서 몇 마일 떨어진 곳에 위치한 불교 고아원을 발견한 조지와 동료들은 이곳을 방문하여 아이들에게 몇 차례에 걸쳐 사탕과 음식을 나누어 주었다. 아이들은 처음에는 낯선 이들을 보고 수줍어했지만, 조지와 동료들이 건넨 사탕은 아이들의 마음을 여는 데 효과적이었다. 조지는 이곳에서 잠시나마 전쟁의 공포를 잊고 따뜻함을 느낄 수 있었다. 또 이 고아원 근처에는 큰 절(용주사)과 조선시대 한국 통치자의 무덤(용건릉)이 있었다. 조지와 그의 동료들은 이곳에서 조선시대 한국의 문화를 가까이서 접할 기회를 가졌다. 이들은 무덤 주변에서 있는 조선시대 조각상들이 왕의 무덤을 지키는 수호자 역할을 했을 것이라고 추정하였다.

기지 생활 중 또 다른 즐거움으로는 장교 클럽이 있었다. 전투와 훈련으로 가득 찬 하루를 마치면 조지와 동료들은 장교회관(Officer's Club, O Club)에서 잠시나마 긴장을 풀곤 하였다. 장교 클럽은 전쟁의 무게를 잠시 내려놓고 동료들과 함께 웃고 즐길 수 있는 공간이었다. 이곳에서는 포커가 가장 인기 있는 게임이었다. 장교 클럽에서는 술을 조금씩 마시며 분위기를 띄웠고, 동료들과 함께 군가를 개사한 다소 선정적인 노래를 부르며 흥을 돋웠다. 노래는 대대 전체가 함께 부르는 경우가 많았으며, 때로는 대대 간 노래 대결이 벌어지기도 하였다. 그러나 이 즐거움은 새로운 비행단 지휘관이 부임하면서 갑작스럽게 중단되었다. 새로운 지휘관은 장교 클럽에서 외설적인 노래를 금지한다고 명령하였다. 이는 간호사들과 특별 병사 서비스 클럽에서 일하는 여직원들에 대한 배려 차원에서 내려진 결정이었다. 하지만 사실 이 여직원들은 이미 노래 가사를 알고 있었고, 때로는 조지와 동료들과 함께 노래를 부르기도 하였다. 이 명령은 조지와 그의 동료들에게는 다소 아쉬운 조치였지만, 클럽의 분위기는 여전히 그들에게 소중한 쉼터였다.

하지만 항상 즐거운 일만 있는 것은 아니었다. 조지는 때때로 들려오는 동료들의 희생 소식을 접할 때마다 큰 슬픔에 잠겼다. 시간이 지나면서 희생자 명단은 점점 늘어났다. 댄 맥키니(Dan McKinney)는 수원사격장에서 지면으로 추락하여 사망했고, 팻 맥퍼슨(Pat McPherson)은 전투 임무 중 급강하로 전환하다 땅에 충돌하였다. 세실 클리엇(Cecil Clyott)은 해주 상공에서 대체 훈련 부대 임무 중 편대가 구름을 통과한 뒤 실종되었다.



용주사에서 운영하는 고아원

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터



제8전투비행단의 장교회관(O club)

정확히 언제였는지는 기억나지 않지만, F-84 편대가 북쪽으로의 장시간 임무를 마친 후 연료 부족으로 K-13에 착륙해야 했던 일이 있었다. 정보 요원들과 브리핑을 마친 한 조종사가 거의 눈물을 흘리며 “불쌍한 윌리, 그는 내 바로 옆 30피트 거리에 있었는데, 그의 조종석이 불길에 휩싸였고, 내가 그를 돕지 못했어!” 라고 말하였다. 내가 윌리 서펀(Willy Suffern)을 말하는 거냐고 묻자 그는

맞다고 대답하였다. 나는 큰 충격을 받았다. 윌리와 나는 훈련 프로그램을 함께 이수했었다. 그러나 이제 그는 없었다.

대부분의 희생자는 F-84 편대에서 발생했지만, 조지가 속한 편대도 희생자가 있었다. 한국 전쟁이 끝날 때까지, 윌리엄스에서 졸업한 52-B의 미국인 98명 중 19명이 사망했고, 3명은 포로가 되었다.

11월, 전선에서 제35전투비행대대의 로링(Loring) 소령은 극한 상황에서도 용감하게 행동하였다. 소령은 대공포 공격을 받고 있는 상황에서 자신의 F-80을 대공포 진지에 충돌시켜 이를 파괴하는 결단을 내렸다. 그의 용감한 행동은 군인들에게 큰 감명을 주었고, 제8전투비행단은 그를 실버 스타 훈장에 추천하였다. 그러나 서울 본부는 그의 용기를 높이 평가해 그를 의회 명예훈장(Congressional Medal of Honor)에 추천하라는 지시를 내렸다. 이 훈장은 곧 수여되었고, 이를 기리기 위해 메인 주에 위치한 로링공군기지가 그의 이름을 따서 명명되었다. 로링 소령의 행동은 공군 내에서 전례 없는 영웅적인 행위로, 그는 군 역사에 중요한 인물로 남게 되었다.

## 7) 1952년 11월 성공적인 전투 임무 수행과 비상 탈출

11월 1일, 두 차례의 임무를 성공적으로 수행한 후 조지는 심한 감기에 걸려 비행이 금지되었다. 그는 4일 동안 비행 금지 상태로 지내야 했고, 이후에도 상태가 나아지지 않아 그 뒤 3일간을 더 비행하지 못하였다. 부대에 있는 리프 박사가 준 녹색 알

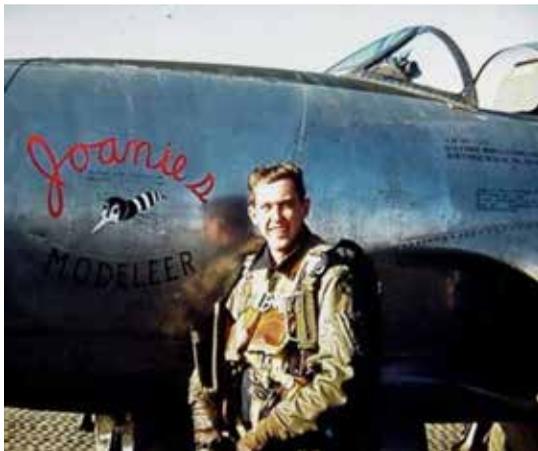
약은 효과가 강력했고, 여기에 추가로 처방된 기침약까지 복용하게 되면서 그는 완전히 녹초가 되어 며칠간 침대에 누워 있을 수밖에 없었다. 하지만 이러한 약물 치료 덕분에 그는 감기를 이겨낼 수 있었다.

회복 후 첫 임무는 해주 근처에서의 네이팜탄 공격이었다. 이 첫 비행은 매우 성공적이었다. 조지는 목표물을 향해 저공비행하며 네이팜탄을 정확히 투하하는 과정이 매우 짜릿하였다고 회고하였다. 그러나 동시에 대공포 포탄, 일명 ‘골프공’이라고 불리는 포탄들이 빗발치는 위험 속에서도 그와 그의 동료들은 임무를 완벽히 수행하였다.

한 임무에서 철도 차량을 타격하기 위해 비행하던 중, 조지가 비행하던 지역에서 의심스러운 일이 발생하였다. 처음에는 관제사가 우리를 추적하며 임무를 이어갔으나, 중간에 새로운 목소리의 관제사가 이들에게 응답을 주지 않다가, 5분 후에 새로운 지시를 내렸다. 이때 조지는 의심이 들었기에 ‘오늘의 코드’를 통해 신원을 확인하려 했지만, 그 관제사는 계속해서 잠시 기다리라고 답하였다. 그 후, 다시 5분이 지나도 응답이 없어 우리는 돌아가기로 결정했으며, 다시 레이더 관제사 ‘덴티스트(Dentist)’로부터 연락을 받았을 때, 그가 부대를 북쪽으로 유도하려 하였다는 사실을 알게 되었다. 무사히 부대로 복귀한 뒤, 조지와 동료들은 정보부에 이를 보고한 후 경계를 더욱 강화하였다.

11월 11일, 조지는 또 한 번의 임무에 참여하였다. 그날 조지는 헤지 더너웨이(Hezzy Dunaway), 워드 슈램(Ward Schramm), 존 마크(John Mark)와 함께 합동 작전사령 경계정보 대기 중이었다. 조종사들은 날씨가 흐려서 출격 명령이 없을 것으로 예상했지만, 예상과 달리 긴급 출격 명령이 떨어졌다.

서울 북쪽의 레이더 관제사 ‘덴티스트’로부터 진로 지시를 받으며 북쪽으로 향하였다. 슈램은 2번, 마크는 헤지의 왼쪽 윙맨이자 3번, 그리고 난 마크의 왼쪽 윙맨, 4번이었다. (중략) 헤지가 회전을 시작하며 속도를 줄이자 내가 대형을 유지하기 어려워졌고, 헤지 뒤쪽의 빈 곳으로 이동하였다. 그때 슈램이 “연료가 부족해!”라고 외쳤고, 동시에 헤지가 “3번, 내 자이로스콥프가 흔들리고 있어, 네가 (대장을) 맡아!”라고 말하며 구름 속으로 사라졌다! 나는 급히 마크의 왼쪽으로 이동해 슈램이 들어올 공간을 마련하였다. 마크는 관제사에게 우리의 문제를 알렸고, 관제사는 연료 절약을 위해 남쪽으로 비행하며 고도를 높이라고 지시하였다. 우리는 약 2만 피트까지 상승했고, 얼어붙기 시작하였다. 관제사는 다시 하강하라고 말했고, 우리는 원을 그리며 하강해 약 1,000피트에서 구름 아래로 빠져나왔다. 이때 슈



조지의 전투기 F-80C '조니스 모델러'

램의 연료 경고등이 붉게 점등되었고, 연료는 5분도 채 남지 않게 되었다. 다행히 바로 앞에 공사 중인 활주로, 새로운 기지인 K-55가 보였다. 마크와 나는 활주로를 저공비행하며 착륙했고, 슈랩은 진흙으로 덮인 활주로에 엔진 없이 착륙하였다. 마크와 나는 K-13으로 향했고, 거기서 진입하는 헤지를 발견하였다. 착륙 후, 우리는 헤지와 '불친절한 대화'를 나누었다!

다음 날, 48대의 항공기가 참여한 그레이 대령의 그룹 임무가 진행되었다. 목표는 길수리 인근 지역으로, 항공기들은 네이팜탄을 장착하고 출격하였다. 조지는 이번 임무에서 새로 배정된 F-80C '조니스 모델러(Joanie's Modeler)' 817호기로 비행했으며, 이 항공기는 조지의 개인 비행기로 지정되었고, 원편 앞쪽 문을 조지의 마음대로 꾸밀 수 있게 되었다. 목표로 이동 중 그레이 대령의 무전기가 고장났고, 조지가 임시로 편대장 역할을 맡게 되었다. 목표 지점에 폭격을 완료하고 임무는 성공적으로 마무리되었지만, 그날 밤 평양 라디오 방송에서 충격적인 소식을 접하였다. 방송에서는 조지를 포함한 몇몇 조종사를 전범으로 지명하며 그의 고향과 함께 네이팜탄 공격 사실을 폭로하였다. 이는 비행장 내에 스파이가 있을 가능성을 암시하였다.

그날 밤 우리는 평양 라디오 방송을 듣고 있었다. (그들은 훌륭한 빅밴드 음악을 틀곤 하였다.) 그런데 그 방송에서 최신 전범 목록을 발표하였다. 아나운서는 이렇게 말하였다. "36 비행대 소속 조지 비지 중위는 F-80을 타고 817호기를 이끌며 민간인이 거주하는 비무장 마을에 네이팜 공격을 가했습니다. 그는 미국 델라웨어주 윌밍턴 출신입니다. 비지 중위는 격추될 경우 공정한 재판을 받고 총살될 것입니다." 우리 비행장에 스파이가 있다는 것은 명백해 보였다! 꼭 이 사건과 관련된 것은 아니겠지만, 이후 한국 비밀경찰이 비행대대의 주 작전실을 청소하던 'old papa san'이라는 늙은 청소부를 기지 정문으로 끌고 나가 현장에서 총살하는 일이 있었다.



추락한 전투기와 사고 현장을 조사하는 군인들

# 수원시정연구원

## SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구센터

11월 17일, 조지는 해주까지 비행한 후 사전 지정된 위치로 이동하는 쉬운 임무를 수행하던 중이었다. 조지는 편대장을 맡고 있었고 첫 번째 확인 지점인 '나비호수'에 도착했을 때, 비행대장이 출력을 90%로 줄이라고 지시하였다. 그러자 갑자기 큰 소리가 나며 조지의 전투기 기체 엔진에 심각한 고장이 발생하였다. 연료가 거의 떨어졌고, 엔진이 불안정해지자 급히 고도를 높이며 비상 탈출을 시도해야 할 상황에 처하였다. 조지는 1,000파운드의 폭탄 두 개를 버리고, '긴급' 신호를 보내며 비행을 계속하였다. 고도를 계속해서 상승시키며 기체의 상태를 확인했지만, 결국 기체는 더 이상 버티지 못할 것으로 판단되어 탈출해야 하였다. 그 당시, F-86 비행기가 조지의 기체를 보호하는 임무를 맡고 있었으며, 그들은 기체에서 불꽃이 튀는 것을 확인하고 조지에게 탈출 준비를 하라고 전하였다. 조지는 기체 덮개를 방출할 수 없어 어려움을 겪었지만, 결국 갯벌에 착륙하여 무사히 구조되었고, 해병대 헬리콥터와 공군 헬리콥터를 통해 서울로 이송되었다.

엔진 문제를 겪을 당시 바로 위에 F-86 비행 편대가 있었고, 그 중 한 대가 나를 보호하기 위해 배정되었다. 그 조종사는 내 항공기 꼬리 파이프에서 불꽃이 보인다고 보고했으며, 내가 급강하를 시도했을 때 불꽃이 꺼졌다고 전해주었다. 나는 모든 연결을 끊고 탈출 준비를 하였다. 기체 덮개 방출을 위해 T-핸들을 당겼지만 아무 일도 일어나지 않았다! F-80C

의 경우 기체 덮개를 먼저 방출해야만 사출좌석을 작동할 수 있었다. '지상 탈출' 기능이 있긴 했지만, 기체 덮개가 떨어지며 조종사의 목을 절단할 위험이 있었기에 그냥 탈출하는 것도 큰 문제가 될 수 있었다. 나는 무선을 다시 연결하여 관제사에게 상황을 설명하였다. 나는 연료 탱크를 투하하고 전기 연결을 끊은 뒤 갯벌에서 평평하고 부드러운 곳을 찾았다. 이때 나는 인천 근처에 있었고, 이 지역은 조수 간만의 차가 매우 커서 갯벌에는 깊은 도랑들이 형성되어 있었다. 나는 매끄러운 착륙 지점을 찾으려고 했으나, 착륙 장치를 내리지 않고 항력을 줄인 상태라 처음 의도한 목표 지점을 지나쳐버렸다. 결국 속도를 최대한 줄이고 갯벌 위에 내려앉아 큰 도랑을 튕겨 넘어간 뒤 미끄러지며 멈췄다. 충격으로 인해 내 얼굴이 조준경에 부딪혔지만, 적어도 살아있었다! 나는 덮개 방출 장치의 지상 방출 핸들을 당긴 후 오른쪽 날개로 뛰어나왔다. 나를 보호하던 F-86 전투기가 두어 번 상공을 선회하며 내가 무사히 날개 위로 나와 있는 것을 확인한 뒤 떠났다. 거의 동시에 해병대 헬리콥터가 다가와 날개 끝 바로 근처에 착륙하였다. 승무원이 나를 헬기에 태우고 헤드셋을 연결해 조종사와 대화할 수 있도록 하였다. 조종사가 내 상태를 물으며 내 소속 기지를 묻자, 나는 K-13이라고 답하였다. 그는 연료가 부족해 K-13까지 갈 수 없으며, 공군 헬리콥터가 곧 나를 데리러 올 것이라고 말하였다. 그렇게 그는 나를 부서진 F-80의 날개로 돌려보냈다.

당시 기체 덮개 방출 시스템의 결함이 있었는데, 조사 결과 기체 덮개 방출 장치에서 몇 인치 부족한 길이로 인해 탈출 시스템이 작동하지 않는다는 것이 밝혀졌다. 이 사건은 많은 비행대원들에게 큰 본보기가 되었으며, 기체 점검을 더욱 철저히 하게 되는 계기가 되었다.

## 8) 1952년 12월 추위 속에서 이뤄진 전투 그리고 임시 진급

K-13 기지에서의 추수감사절은 속을 가득 채운 칠면조 요리, 그리고 디저트로는 호박 과일을 곁들인 전통적인 저녁 식사로 기념하였다. 그때 아이젠하워 장군이 대통령으로 당선되었다는 소식도 들려왔다. 그는 선거 유세 중 당선된다면 한국에 가서 전쟁을 끝내기 위해 노력하겠다고 약속하였다. 12월 초, 대통령 당선인의 방한과 관련된 경계 작전이 수행되었다. F-80을 타고 고위급 인물들의 안전을 지키는 임무가 진행되었으며, 미그기들의 남하를 억제하기 위한 편대 비행 임무도 동시에 이루어졌다. 이 임무에서는 F-86 비행기와 함께 비행하며 고위급 인물들의 안전을 지켰다. 미그기의 출격을 억제하는 것이 주요 목표였고, 성공적으로 미그기들의 활동을 차

단하였다. 이 시점에서 조지는 세 번째 공군훈장을 수여받았다.

12월 동안 추가로 다섯 번의 임무를 수행하며 조지는 연말까지 총 64회의 전투 임무를 기록하였다. 한 번은 평화 회담이 진행 중인 개성 제한 구역 근처에서 철도 차량을 타격하는 임무가 있었다. 제한구역 상공 비행은 엄격히 금지되어 있었으며, 이를 어기면 군법회의에 회부될 수 있었다. 조지는 편대 리더로서 3번으로 타겟인 협곡 내의 철도에 접근했고, 제한구역 외곽에서 폭격하려 했으나, 그곳에서 날아온 대공포 공격을 받았다. 다행히 폭탄은 정확히 목표를 타격하며, 철도를 관통해 화물차가 불덩이로 폭발하는 장면을 목격하였다.

1952년 겨울, K-13 기지의 날씨는 점차 혹독해졌고, 기온이 급격히 떨어지며 눈이 내리기 시작하였다. 비행을 중단할 정도는 아니었지만, 날씨가 매우 추웠기 때문에 기지에서의 환경은 매우 열악하였다. K-13 기지는 제대로 된 격납고도 없었고, 간이 차량만 있는 상태에서 정비팀은 사실상 야외에서 작업을 해야 하였다. 기온이 급강하하면서 기름 공급 라인은 몇 번씩 얼어붙었고, 이를 해결하기 위해서는 담배 라이터를 이용해 배관을 따뜻하게 데우며 해동해야 하였다. 이러한 불편한 작업 환경 속에서도 정비팀은 꾸준히 작업을 이어갔고, 항공기들은 계속해서 비행 준비가 되어 있었다. 정비팀의 헌신적인 노력 덕분에 조지는 항공기를 지속적으로 운용하며 전투 임무를 수행할 수 있었다.

수원시정유연구소  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터  
추락한 '베드 체크 찰리'의 잔해  
(National Museum of the United States Air Force 제공)



1952년 12월 22일, 조지가 활주로 관제 임무를 맡고 있을 때, 큰 사고가 발생한 것을 목격하였다. 그리스 공군의 구니버드(Gooney Bird)와 F-80이 활주로에서 충돌하는 사고가 발생한 것이다. 당시 F-80을 조종하고 있던 제36전투비행대대의 존 맥기니스(John McGinnis) 대위는 사고로 사망했고, 구니버드에 탑승한 13명 중 일부도 목숨을 잃었다. 사고 후, 조지는 크로켓 소령이 주도한 사고 조사에 참여하였다. 조사 결과, 사고의 원인은 언어적 오해였음을 알게 되었다. 구니버드의 조종사는 활주로 중간에서 이륙 허가를 요청했으나, 관제탑에서 전달한 '접근하지 말고 기다려라(Hold clear)'라는 명령을 잘못 이해해 '이륙을 인가한다(cleared to the runway)'로 해석한 것이 사고를 초래한 것이다. 이 사고는 조종사들이 서로 정확히 의사소통을 하지 못한 것이 원인으로 밝혀졌다.

크리스마스는 전투 임무가 없었던 날로, 조지와 동료들은 예배와 함께 정성스러운 크리스마스 식사로 축하하였다. 조니는 크리스마스 선물로 작은 트리와 그녀의 아름다운 사진을 보내 왔고, 그 선물들은 조지의 마음을 따뜻하게 해주었다. 그리고 12월 30일, 조지의 생일에 예상치 못한 사건이 발생하였다. 그날 '베드 체크 찰리(Bed Check Charley)'가 나타나 수류탄을 투하하며 긴박한 상황을 만들었고, 대공포의 포탄이 쉐넬 막사 지붕 위로 떨어져 요란한 소리를 냈다. 그 당시의 폭발과 섬광탄의 장관은 매우 인상 깊었고, 전투 중에 맞이한 조지의 생일은 어느 때보다 더 기억에 남는 날이 되었다.

1952년 크리스마스, 조지는 중위로 진급하는 영광을 안았다. 이 진급은 전투에서 뛰어난 성과를 거둔 군인에게 임시로 주어지는 진급으로, 이는 '스팟 진급(Spot Promotion)'이라고 불리며, 그 기간의 복무 시간은 두 배로 인정되었다. 이 진급을 통해 조지는 더 많은 책임을 지게 되었고, 공군 내에서의 위치도 더욱 강화되었다. 또한, 조지는 50회의 임무를 완수한 공로로 세 번째 공군훈장인 공중전 공로 훈장(Air Medal)을 받았다. 크리스마스 선물로는 적십자 추천에서 당첨되어 라이카 카메라를 받을 수 있었고, 이 카메라는 그 당시 조지에게 중요한 기록 도구로, 이후의 전투 상황을 자세하게 기록하는 데 큰 도움이 되었다.

1953년은 철로 차단 임무를 더 많이 맡으며 시작되었다. 대개 철령(Choeryong)과 해주 지역에서 이루어진 임무였으며, 나는 여러 차례 리더를 맡아 팀을 이끌었다. 이는 북에서 전선(남)으로 향하는 보급품의 이동을 저지하기 위한 임무들 중 하나였다. (중략) 새해는 슬픈 소식으로 시작되었다. 글래스 중위가 817번 전투기를 조종하다가 실종된 것이다. 그 전투기는

몇 주 동안 엔진 급발전 문제를 자주 일으켜 문제가 되었다. 해당 항공기 정비반장인 우디는 이를 해결하기 위해 밤낮없이 작업하였다. 그는 작업 후 몇 차례 시험 비행과 임무에 직접 참여하기도 했고, 나도 전투기 수리에 도움을 주기 위해 노력했다. 내가 비행선에서 대기 중일 때, 글래스 중위가 실종되었다는 보고가 들어왔다. 우디는 혹시 자신이 실수한 것이 아닐까 걱정하며 눈물을 흘렸다. 그러나 보고에 따르면, 글래스 중위는 적의 공격을 받아 추락한 것이었다. 나는 우디를 최대한 위로하려 애썼다.

### 3. 조종사 밥 비지의 마지막 전투, 그리고 고향으로의 귀환

#### 1) 1953년 1월 마지막 전투 임무

조지는 1월 12일과 13일, 이틀에 걸쳐 신안주 다리 폭격 작전에 참여하였다. 이 작전은 제5공군 전체가 최대 규모로 폭격 작전에 투입되는 대규모 임무였다. 이 작전의 목적은 공산군이 남쪽으로 보급품을 이동하는 주요 경로인 다리를 파괴하여 보급을 차단하는 것이었다. 신안주 청천강(Chong Chong River)에 있는 다리들은 수면 바로 아래에 위치해 있어 공중에서 쉽게 발견하기 어려웠고, 이 다리들과 접근 경로는 대공포로 강력하게 무장되어 있었다. 적군의 강력한 방어 태세는 작전을 어렵게 만드는 요소 중 하나였다.

임무 후, 조종사들끼리 모여 여러 사담을 나누었다. 제2차 세계대전에 참전했던 이력을 가진 제36전투폭격비행대대의 한 조종사는 당시 치열했던 전투로 유명한 플로에슈티 유전 폭격 작전에 참여했었는데, 신안주의 대공포 화력이 그보다 더 강력하였다고 말하였다. 신안주 작전은 대규모 항공기가 투입된 탓에 우리의 접근 경로가 예측 가능해졌고, 적의 대공포가 조준 상태로 대기하고 있었기 때문에 작전 수행이 더욱 어려웠다.

1월 12일, 조지는 첫 임무로 대공포 진압을 맡았다. 조지는 대공포수들을 진압하기 위한 VT 신관을 장착한 1,000파운드 폭탄을 두 발 탑재하고 출격하였다. 조지는 폭격으로 대공포 진지를 무력화시켰고, 다른 항공기들이 다리에 접근할 수 있도록 만들었다.

신안주에 접근하자, 우리의 비행경로에 약 2,000피트 깊이와 1마일 길이의 검은 대공포 폭 발구역이 형성되어 있었다. 우리는 그 구역을 뚫고 날아야만 하였다. 운 좋게 우리는 아무도 피해를 입지 않고 목표 지점으로 진입하였다. 약 12,000피트 상공에서 하강을 시작할 때, 대공포뿐만 아니라 소형 탄환들까지 쏟아지기 시작하였다. 나는 약 3,000피트에서 지정된 목표 지역에 폭탄을 투하한 후 200피트 이하로 비행을 계속하며 시속 450마일 이상의 속도로 비행하였다. 강 중앙 50피트 상공까지 내려가자, 검은 대공포 폭발이 바로 앞에서 나타났다. 왼쪽으로 피했더니 또 다른 폭발이 나타났고, 다시 오른쪽으로 피했지만 또 폭발이 있었다. 명백히 88mm 추사기와 대공포가 강변에서 나를 추적하고 있었다. 나는 강 입구까지 지속적으로 이리저리 빠져나가며 비행을 하다가 고도를 높여 겨우 편대와 합류할 수 있었다.

다음 날인 13일에는 직접 다리를 폭격하는 임무를 맡았다. 다리 자체를 목표로 폭격을 시작하였다. 전 날에 비해 대공포의 수가 이전에 비해 눈에 띄게 줄어들었는데, 전날의 공격으로 방어용 대공포의 수가 줄어든 것이 분명하였다. 해당 임무의 보고서에는 적의 보급 능력을 크게 저지하는 데 성공하였다고 적혀 있었다. 1953년 1월 14일, 조지는 마지막 전투 임무를 수행하였다. 비행 중, 항공기에서 의심스러운 진동을 느껴 폭탄을 투하하고 K-13 기지로 귀환하였다. 귀환 후 정비팀은 항공기에서 특별한 문제를 발견하지 못했지만, 대대장은 조지가 피로가 누적

된 상태라고 판단해 휴식이 필요하다고 결정하였다. 그 후, 조지는 도쿄로 보내져 R&R(휴식 및 재충전)을 받게 되었다. 도쿄에서 조지는 조니에게 미키모토의 진주 목걸이를 선물하고, 집으로 전화를 걸어 그동안의 상황을 알렸다. 도쿄에서의 시간은 매우 특별했으며, 맛있는 음식과 휴식을 통해 전투에서의 긴장을 풀고 충분히 재충전할 수 있었다.

K-13에 복귀하게 된 후, 조지는 몇 가지 중요한 변화가 있었다. 8전투비행단은 F-86을 배정받게 되었고, 그 중 제36비행대가 첫 번째로 F-86 교육을 받을 기회를 얻게 되었다. 하지만 F-86 교육을 받는 데는 조건이 있었다. 바로 1월 31일까지 50회 미만의 비행 임무를 수행한 조종사는 자동으로 F-86 교육을 받을 수 있었지만, 50회 이상의 임무를 수행한 조종사는 추가로 100회의 임무를 더 수행해야 교육을 받을 수 있다는 조건이 붙었다. 50회 이상 임무를 수행했지만 추가 임무를 선택하지 않은 조종사는 F-80을 계속 운용하는 다른 비행대로 배치되거나 귀국을 선택할 수 있었다.

이 시점에서 대대장은 조지에게 또 다른 선택을 제시하였다. 바로 임시 임무를 맡아달라는 요청이었다. 대대장은 이 임무를 수행하는 것이 조지의 스폿 진급을 확정하는 데에 중요한 영향을 미칠 것이고, 향후 진급에도 긍정적인 영향을 줄 수 있을 것이라고 말하였다. 결국 조지는 이 제안을 받아들이기로 결심했고, 조지의 군 복무는 새로운 전환점을 맞이하게 되었다. 이후 여러 임무를 수행하며 다양한 경험을 쌓을 수 있었다.

## 2) 임시 임무와 여러 가지 직무 경험

임시 임무는 매우 다양한 역할을 포함하고 있었다. 조지는 활주로 통제, 항공 교통 관제장교, 공항장교 등의 직무를 맡았다. 활주로 통제는 비행기들이 안전하게 이착륙할 수 있도록 돕는 중요한 임무였다. 항공 교통 관제장교 역할은 활주로 통제와 비슷했지만, 기지 관제탑에서 비행기를 관리하는 역할이었다. 공항장교는 기지 작전장교와 협력하여 비행 임무가 원활히 수행될 수 있도록 조율하는 역할이었다. 임무를 수행하는 동안, 조지는 여러 새로운 경험을 쌓을 수 있었고, 특히 작전장교와의 협업을 통해 비행 임무가 원활하게 이루어지도록 도왔다.

1953년 2월 16일, 조지는 공항장교로서 기지 작전장교와 함께 착륙하는 비행기들을 모니터링하고 있었다. 그때, 해병대의 F-9F 팬서 제트기 편대가 착륙을 요청했으며, 그 중 하나가 전투 중 심각한 손상을 입어 K-13보다 더 남쪽에 있는 K-6 기지가



1950년대 수원비행장 전경



지 돌아가지 못할 상황이었다. 착륙 허가가 주어졌고, 손상된 비행기는 연기와 증기를 뿜으며 활주로를 가로질렀다. 비행기가 51비행단 지역을 지나갈 때, 비행기의 일부가 떨어져 나갔고, 착륙 직전에 비행기 하단에서 불길과 연기가 치솟았다.

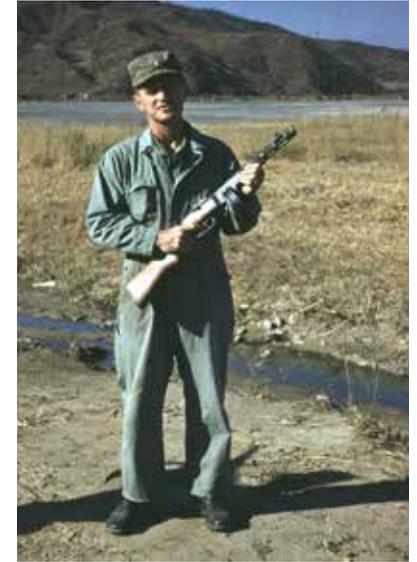
F-9F 팬서는 착륙 장치를 펼치지 못한 채 활주로에 동체 착륙을 시도하며 미끄러졌고, 조종사는 캐노피를 분리한 후 미끄러지면서 조지와 동료들의 위치를 지나갔다. 비행기의 기수가 오른쪽으로 돌아가면서 20mm 대포가 그들을 겨누는 상황이 벌어졌고, 그들은 즉시 비터 차량에 뛰어올라 F-9F가 멈춘 위치로 달려갔다. 차량에 올라가 비행기 날개 위로 올라가 조종사를 구출한 후, 구조차로 그를 안전하게 옮겼다. 구조대와 소방차가 도착해 불길을 진압한 뒤, 그들은 조종사를 기지 병원으로 데려갔다. 그리고 놀랍게도, 그 조종사는 바로 보스턴 레드삭스의 전설적인 야구 선수인 테드 윌리엄스(Ted Williams)였다는 사실을 알게 되었다. 이는 그의 첫 번째 전투 임무였는데, 첫 임무에서 사고가 난 것이었다. 이후 병원에서 검진을 받은 후, 다행히도 특별한 이상이 없다는 판정을 받았다.

이후 우리는 그를 기지 작전본부로 데려가 K-6으로의 이송을 기다렸다. 이 소식은 기지 전체로 퍼져 나갔고, 병사들이 기지 작전본부에 모여들었다. 윌리엄스는 병사들에게 사인을 해주고 사진 촬영에 응하였다. 나 역시 윌리엄스와 긴 대화를 나눌 기회가 있었다. 그는 군 복무에 다시 소집된 것에 대해 상당히 불만을 표하였다. 그는 2차 세계대전 말기에 조종사 훈련을 마치고 해병대를 떠나 야구 선수 생활을 이어갔는데, 다시 소집될 것이라고는 전혀 생각하지 못하였다고 말하였다. 1951년 그의 성적이 최고조에 이르렀을 때, 그는 체리 포인트 해군 항공 기지로 소집 명령을 받았고 6주간의 제트기 훈련을 받은 후 한국으로 파견되었다. 윌리엄스는 자신이 유명 인물이기 때문에 특별히 선택되었다고 말했고, 또 다른 유명 야구 선수였던 제리 콜맨(Jerry Coleman)도 비슷한 방식으로 소집되었다고 말하였다. 윌리엄스가 K-13을 떠나기 전, 나는 그의 사진을 여러 장 촬영하였다. 수년 후, 나는 이 비행에서 테드 윌리엄스가 우주비행사이자 미국 상원의원이 된 존 글렌(John Glenn)의 wingman으로 비행하였다는 사실을 알게 되었다. 윌리엄스의 대대원들은 우리 비행장에 잠시 주둔했는데, 날개를 접은 상태로 일렬로 서 있는 그들의 비행기를 보는 것은 정말 신기한 광경이었다.

1953년 2월 20일, 조지는 수원사격장으로 이동하여 통제장교로서 임무를 맡게 되었다. 사격장으로 향하던 길에 어느 한 마을의 광장에서 사람들이 처형되는 것을 보기도 하였다.

트럭에는 나 외에도 군수 담당자와 무전병이 탑승해 있었으며, 앞으로 일주일간 우리가 먹을 배급 식량(K-rations)이 실려 있었다. 이동 중 우리는 작은 한국 마을을 지나갔고, 마을 광장에 사람들이 모여 있는 모습을 발견하였다. 가까이 가보니 세 사람이 묶인 채 무릎을 꿇고 있었고, 그들의 등에는 한국어가 쓰인 막대기가 꽂혀 있었다. 한국 경찰들이 그들 뒤에 서 있다가 머리에 총을 쏘는 것을 보았다. 우리는 그곳에서 즉시 떠났다.

조지가 수원비행장에서 통제장교로 임무를 수행하던 중, 큰 항공 사고가 발생하였는데, 조지는 이를 보고서로 상세히 기록해 놓았다.



소총 훈련 중인 제36전투폭격비행대대 조종사

# 수원시정연구원

## SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구센터

1. 본 장교는 1953년 2월 20일 오후 5시에 수원 사격장의 통제를 인수하였으며, 1953년 2월 27일 오후 4시에 이임하였습니다.

2. 1953년 2월 22일 오전 10시 35분, 호출번호 '보드카 요크(Vodka Yoke)'를 사용하는 F-80 항공기 4대가 '큰 바위(Big Rock)'를 목표로 네이팜탄 및 로켓 연습을 진행 중이었습니다. 오전 10시 50분경, 요크 2번기가 남쪽 하강 활주로로 방향을 틀던 중 '큰 바위' 서쪽 물에 추락하는 모습이 목격되었습니다. 본 장교는 사고 발생 후 40분 후 헬리콥터를 타고 사고 현장에 도착했지만, 당시 밀물로 인해 '큰 바위' 서쪽 약 1마일 거리에서 발견된 넓은 기름띠 외에는 사고의 흔적을 발견할 수 없었습니다. 그날 오후 간조 시 K-13 공군기지 소속 인원이 진흙 평원을 도보로 수색했으나 잔해를 발견하지 못했습니다. 이후 1953년 2월 24일 오전 8시 15분, 본 장교는 호출번호 '페드로 독(Pedro Dog)'을 사용하는 헬리콥터를 타고 '큰 바위'에서 330도 방향, 3/4마일 거리의 물속 약 4피트 깊이에서 잔해를 발견했습니다. 현장에서 한국인들이 남긴 발자국이 물가에 남아 있는 것을 확인했습니다. 즉시 제8전투폭격단 작전본부에 통보하고 경비를 요청했지만 요청된 경비병은 도착하지 않았습니다. 이에 에드워드 하셈(Edward Hashem) 3등 공군병이 근처 쿤니(Koon-ni, 매향리의 옛 지명인 '고온리'를 뜻함) 마을에서 한국 배를 징발해 2월 25일 오전 4시부터 오전 10시까지 현장을 경비하도록 지시했습니다. 하지만 하셈 병이 60발 이상의 카빈 소총을 사용해 한국인들에게 경고했음에도 그들이 잔해에 접근하는 것을 막지는 못했습니다. 본 장교는 오전 8시에 현장에

도착하여 하섬 병과 함께 발견된 기관총, 낙하산, 고무보트 덮개 및 사망한 조종사의 유해 일부를 회수할 수 있었습니다. 한국인들은 항공기 잔해의 대부분을 가져갔습니다. 한 한국 소년은 비행기가 왼쪽으로 기울어진 상태에서 물에 충돌했으며, 왼쪽 날개 끝이 먼저 부딪혔다고 진술했습니다. 발견된 유해 및 기타 회수품은 1953년 2월 25일 오후에 8의료단 소속 존스 중위에게 인도되었습니다.

사망한 조종사는 대체 훈련 부대를 거치고 있던 제80비행대 소속의 알렌 타르(Allen Tarr) 중위였다. 보고서에 적지 않았지만 조지는 유해 수습을 위해 한국인들을 동원해야 했고, 이 때문에 이장의 머리에 총을 겨누며 협박하기도 하였다. 그렇게 한국인들과 함께 사고 잔해를 수습하고 이를 기지로 이송하였다. 이후, 조종사의 유해와 기타 잔해는 군의 적절한 부대로 인도되었다.

내가 보고서에 적지 않은 사실은, 조종사의 유해를 수습하는 데 있어 한국인들의 도움을 보장받기 위해 마을 이장의 머리에 장전된 45구경 권총을 겨누고 도움을 약속받을 때까지 협박해야 하였다는 것이다! 비행기 추락으로 인해 훼손된 신체 부위를 보고 직접 수습하는 과정에서 내가 어떤 반응을 보일지 궁금했었다. 그러나 조종사의 유해를 수습하는 동안에는 너무 바빠서 생각할 겨를이 없었다. 그러나 이후에는 이 사고에 대해 많은 생각을 하게 되었다.

사격장에서의 사고 처리가 끝난 후, 조지는 K-13에서 계속해서 임무를 수행하면서 평온한 일정을 보냈다. 비행대의 T-버드와 비행단의 C-47을 타고 비행시간을 채우고, 후방 기지인 일본 이타즈케기지로의 비행에도 참여하였다. 이 시점에서 조지는 귀국 명령을 받게 되었고, 기쁜 마음으로 귀국을 준비하고 있었다. 그러나 3월 말에 사이 사이먼슨(Sy Simonsen)이 격추되었다는 소식을 듣고 큰 충격을 받았다. 전우의 희생이 조지의 마음속에 깊은 상흔을 남겼고, 더욱 큰 슬픔으로 다가왔다.

1953년 3월, 제36전투폭격비행대대를 위한 신형 F-86 전투기들이 도착하기 시작하였다. 새로운 기체들은 수직 안정판에 빨간 줄무늬가 그려져 있어 눈에 띄었으며, 비행대대는 신형 전투기의 점검 비행을 시작하였다. 4월 7일, 제36전투폭격비행대대 소속의 조종사인 슈랩, 브래디, 헨리, 그리고 조지는 명령이 다음 날 해제된다는 소식을 받았다. 이미 조지는 모든 비행 장비를 반납하고 짐을 꾸린 상태였으며, 유일하게 남겨둔 것은 오래된 파란 제복뿐이었다. 공군의 전통에 따라 떠나는 조종사



수원비행장에 착륙 중인 제36전투폭격비행대대와 제35전투폭격비행대대의 F-86기

SR

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터



제8전투폭격비행단, 제35전투폭격비행대대의 F-86기

는 동료들에게 샴페인 파티를 열어야 했고, 각 조종사 별로 두 병씩의 샴페인을 제공해야 했다. 저녁 식사 후, 그들은 장교회관에서 파티를 시작했으며, 8병의 샴페인은 금세 소진되었고, 모두가 돈을 모아 계속해서 샴페인을 주문하였다. 파티가 끝날 무렵에는 총 38병이 소진되었다. 샴페인 파티 중에는 ‘금지된’ 외설적인 노래와 전투기 조종사들의 노래를 부르며 즐거운 시간을 보냈다. 하지만 다음 날 아침, 끔찍한 숙취에 시달리며 일어났을 때, 명령이 하루 연기되었다는 소식을 들었다. 그날 밤 그들은 다시 파티를 열었지만, 전날만큼 무리하지 않기로 하였다.

### 3) 수원비행장과의 작별과 미국으로의 귀환

드디어 1953년 4월 9일 아침, 조지는 K-13 기지와 작별을 고하였다. 그리고 일본 도쿄 근처에 있는 극동항공물자사령부 B로 이동해 귀국 절차를 진행하였다. 전투 경험을 바탕으로 본국에서 전투비행대대에 배치될 것으로 예상했으나, 대부분의 조종사는 훈련사령부로 발령이 났다. 조지는 텍사스주 웨이코에 있는 제임스 코넬리 공군기지의 고급 조종사 훈련교관으로 배정되었다.

조지와 동료 네 명은 함께 도쿄로 가서 며칠 동안 일본의 호텔에서 머물며 출발 날짜를 기다렸다. 그 시간 동안 그들은 쇼핑, 관광, 맛있는 음식을 즐기며 여유를 만끽하였다. 4월 17일, 일본을 떠날 때까지 그곳에서 보내는 시간은 귀국 전 마지막으로 편안하고 즐거운 시간이었다. 귀국 여정은 한국에 올 때와 비슷하였다. 그들은 웨이크섬과 호놀룰루를 잠시 경유해서 캘리포니아 트래비스 공군기지로 향하였다. 조지는 미리 샌프란시스코에서 동부로 가는 항공권을 구매해 두었고, DC-6의 조종사는 조지를 샌프란시스코까지 태워 주었다. 공항에 도착하자마자, 조지는 동부로 가는 첫 항공편에 탑승하여 워싱턴으로 향하였다. 조니에게 전보를 보내 “일요일 점심에 접시를 하나 더 준비하라”고 알려 주었다.

1953년 4월 19일 아침, 조지는 워싱턴에 도착해 택시를 타고 기차역으로 가서 월밍턴으로 가는 첫 기차를 탔다. 월밍턴에 도착해 택시를 타고 집으로 향하면서, 운전사에게 “방금 한국에서 돌아왔습니다.”라고 말하자, 운전사는 놀라며 “정말요? 그거 정말 대단하네요!”라고 반응하였다. 부모님 집에 도착했을 때, 가족과 친구들이 조지를 기다리고 있었고, ‘환영합니다’라는 현수막이 걸려 있었다. 따뜻한 환대를 받으며 조지는 집으로 돌아왔다.

1952년 3월 22일, 52-B 기수 소속으로 98명의 미국 항공생도와 학생 장교들이 비행 배지를 받았다. 그 중 4명은 애리조나주 루크 공군기지에서의 사격 훈련 중 사망했으며, 19명은 한국전쟁 작전 중 목숨을 잃었다. 또한 3명은 전쟁 포로로 잡혀 최대 7개월 동안 억제되기도 하였다. 귀국 후, 가족과 친구들 외에는 한국에서 싸운 이들의 희생을 진심으로 감사하거나 인정해 주는 사람이 거의 없다는 사실을 알게 되었다. 한국전쟁은 ‘잊힌 전쟁(The Forgotten War)’으로 불리고 있다.

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

# 1950년대 미군들이 기록한 수원비행장의 나날들

1950년 6월 25일 한국전쟁이 발발하자 많은 나라들이 지원 병력을 파견하였다. 그 중에서도 가장 빠르게 도착한 미군은 전쟁 기간 동안 수많은 전투들에 참여하였고, 전쟁과 한국에 대한 다양한 기록을 남겼다. 특히 수원비행장에 주둔하였던 제8전투폭격비행단은 한국전쟁 발발 이후 가장 빠르게 파견된 부대이자 가장 먼저 전투에 투입된 부대이다. 이들은 수원과 수원비행장에 대한 풍부한 기록을 남겼다.

여기에 나오는 모든 사진은 1950년대 수원비행장 주둔 미군들이 제작한 「SABRES OVER KOREA」(수원박물관 소장)와 36전투폭격비행대대 사람들을 기리기 위해 만든 사이트인 「FlyingFiendsinKoreanWar」(FlyingFiendsinKoreanWar.com)을 참조하였다.

## 제8전투폭격비행단

수원비행장(K-13)은 한국전쟁 당시 미 공군 제8전투폭격비행단(8th FBW)의 주요 작전 기지 중 하나였다. 1950년 8월, 제8전투폭격비행단의 전투비행대대가 한국으로 이동하면서 수원비행장도 주요 근거지로 활용되었다. 초기에는 F-80 슈팅스타를 운용하며 차단 작전과 근접 항공 지원 임무를 수행했지만, 연료 효율성과 체공시간 문제로 인해 F-51 무스탕으로 일시적으로 전환되었다.



수원시정연구원

SEARCH IN THE

수원시정연구원









수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터







수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
소원한여그세던







SRI 수원시정 수원  
SUWON RESEARCH CENTER  
수원학원 수원





# 제36전투폭격비행대대

제8전투폭격비행단 소속 제36전투폭격비행대대는 한국전쟁 초기 1950년 7월부터 수원비행장에 주둔하며 여러 전투에 참여하였다. 인천상륙작전 이후 미군이 서울을 탈환하면서 수원비행장은 미군이 본격적으로 운용할 수 있는 기지로 자리 잡았다. 이후 미 공군은 이곳을 거점으로 근접항공지원 및 차단작전을 수행하며 유엔 지상군을 지원하였다. 특히 북한군 보급로, 철도, 군사 거점 등에 대한 폭격 작전을 활발히 수행하였다.





제8전투폭격비행단이 최초로 수행한 기록들이 적힌 표지판 옆에 선 존 벨 소령(1953년 11월)  
 표지판에는 제8전투폭격비행단이 한국 전쟁에 투입된 첫 번째 공군 부대라는 사실과 첫 번째로 세운 출격 기록 등이 적혀 있다.



수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터



수원비행장의 앞쪽에 위치했던 제8전투폭격비행단의 제80전투폭격비행대대 퀸셋 막사

K-13 입구와 건물  
아래 사진 왼쪽 상단에는 타워가 보인다.



제8전투폭격비행단 장교 식당



제8전투폭격비행단의 본부 건물, 제36전투폭격비행대의 상징 문양, 제8전투폭격비행단의 장교 회관 건물(위로부터)



제36전투폭격비행대대 사무실과 K-13 비행장 내 타워

편대별로 나뉘어 사용하던 권셋 막사



수원비행장에 도착한 조종사들(1953년 2월 15일)



1,000파운드 폭탄으로 무장되어 있는 팻의 비행기와 날개 밑에서 쉬고 있는 지상 승무원

픽 헨더슨 중위와 그의 첫 번째 비행기인 '투스(아가씨)'



수원비행장 주변을 흐르는 하천을 정비하는 제8전투폭격비행단



위에서부터 부대 내 대공포, 사고 수습 차량, 견인 차량(1953년 8월)



수원시정  
SUWON CITY GOVERNMENT  
수원학연구소센터

픽 헨더슨 중위와 H-5 헬리콥터

H-47D 헬리콥터로 훈련하는 군인들  
H-47D 헬리콥터는 한국전쟁 동안 발생한 부상자들을 이동육군외과병원(MASH)으로 이송하는 역할을 맡아 'MASH 헬리콥터'라는 별칭으로 불렸다



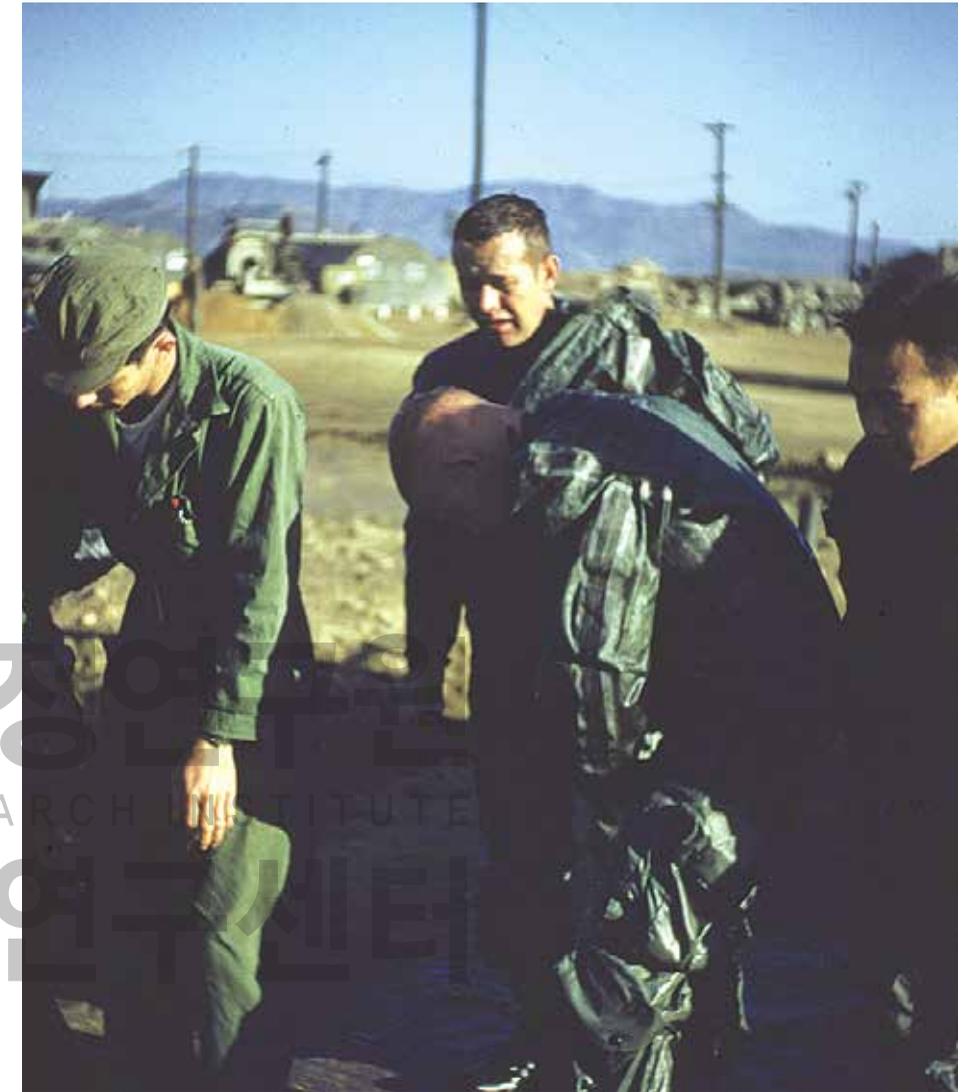
SRI

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

헬리콥터를 이용한 구출 훈련(1953년 9월)



군 항공 수송 서비스기로 운용되었던 더글러스 DC-6 항공기



지급받은 착수복을 시험해 보는 조종사들(1953년 11월)  
 불시착수용 보온복은 1953년 초반에 지급되기 시작했는데, 그 전에는 불시착수 시 조종사들이 이용할 수 있는 별다른 안전장치가 없었다.

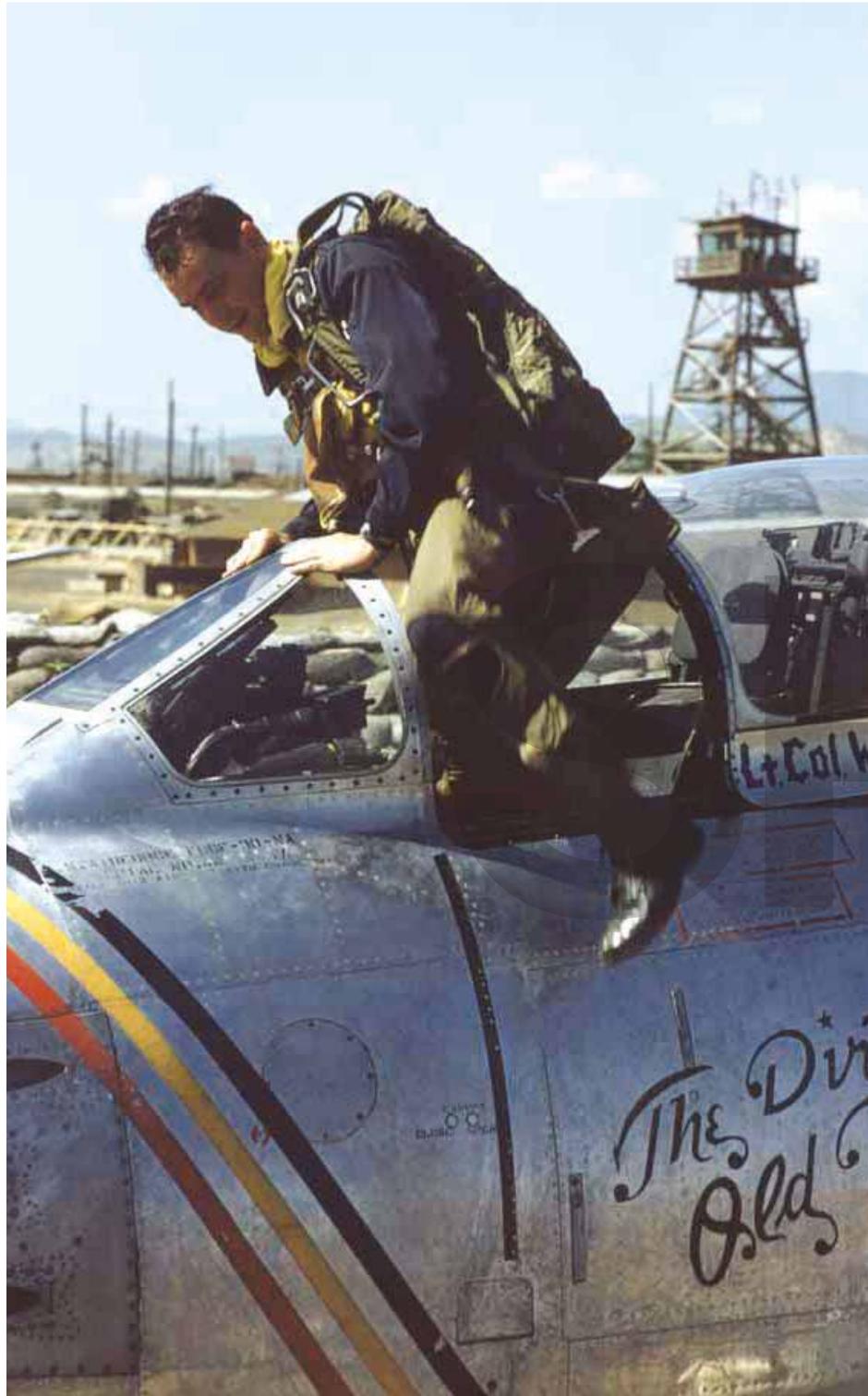


사격 연습을 하는 조종사들(1953년 9월)  
 왼쪽부터 로버트 루비, 슬레이터, 킬리 커밋, 모리 버트, 크레딧 하버트, 세걸 덕이다.

스크리브너, 벨, 로키, 로버트 루비(1953년 9월)



잭 세네프 중위의 훈장 수여식



# 수원비행장 전투센터

SUWON AIRFIELD COMBAT CENTER

1952년 9월 12일부터 8전투비행폭격비행전대의 최고 사령관이었던 벤츠 대령의 한국에서의 마지막 임무 수행 한국전쟁 파견 미군들은 전투 참여 횟수를 일정 정도 채우면 다시 미국으로 복귀할 수 있었다.



로이드 아이리쉬 일등 중위와 리처드 레이들리 일등 중위(왼쪽부터, 1953년 6월)



신문을 읽고 있는 헤르만 그래머 일등 중위, 임무를 마치고 오피스로 복귀하는 하이안 고든 존슨 중위와 짐 에스칼레 중위(왼쪽부터, 1953년 6월)





36전투비행폭격대대 마이크 편대의 퀸셋 막사



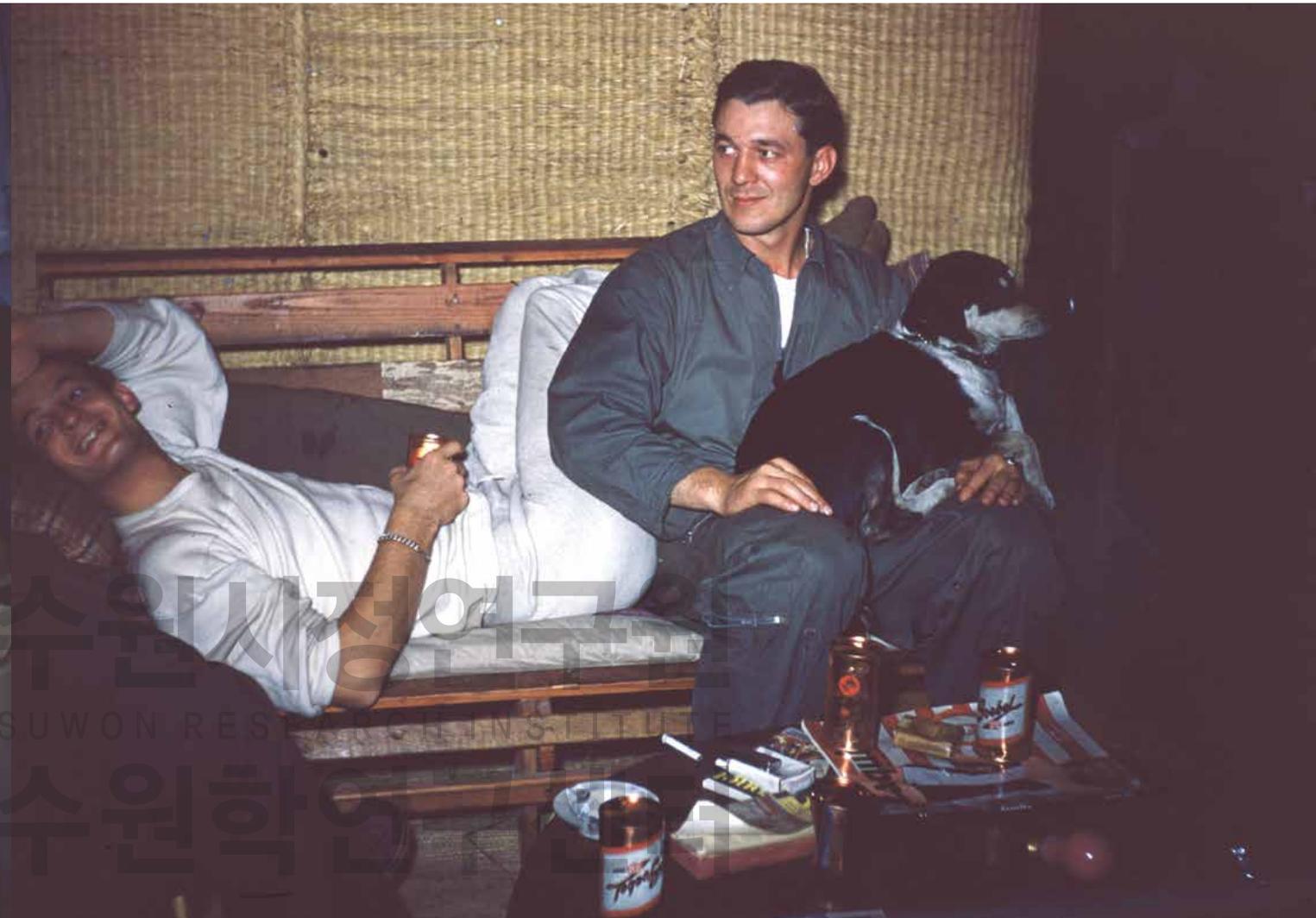
픽 헨더슨 중위의 자리(1953년 11월)



마이크 편대의 잭 마이요 일등 중위



영글 편대의 듀크와 잭 쿡 중위(왼쪽부터, 1953년 11월)



영글 편대의 반 캠프, 밥 노엘, 강아지 스코시(왼쪽부터, 1953년 11월)



K-13 관제탑에 있는 토르 해머 중위



관제탑 앞에 앉아 휴식을 취하고 있는 밥 노엘 중위

SF



비행장 장교 픽 헨더슨 중위(1953년 5월)



파티오를 짓고 있는 정보 장교 프랭크 헨터(1953년 7월)

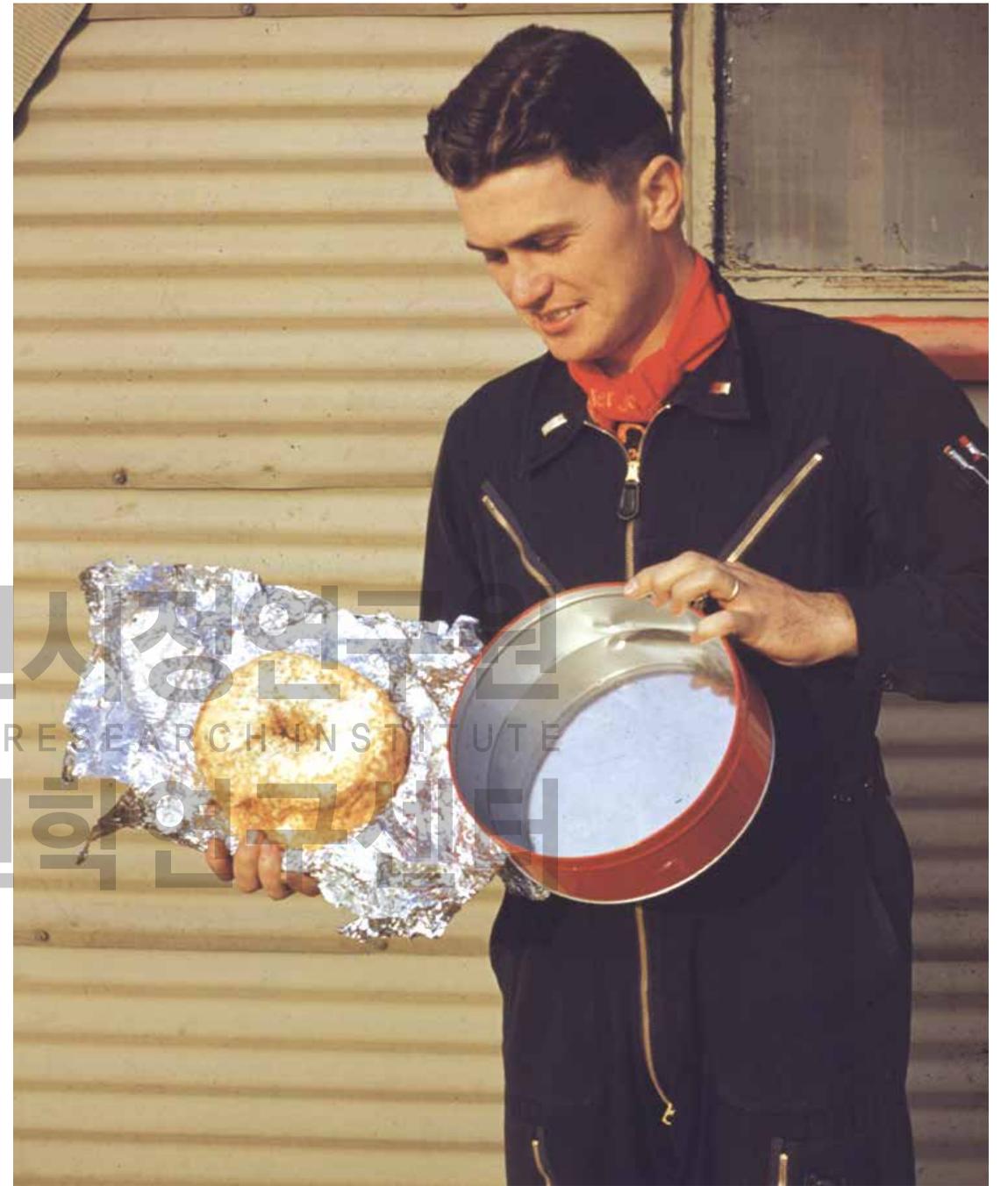
수원시정연구원  
SUWON METEOROLOGICAL INSTITUTE  
수원



울타리를 짓고 있는 제36전투폭격비행대대 군인(1953년 5월)



비행장 활주로 수리 구역에서 일광욕을 하고 있는 군인들



케이크를 구운 픽 헨더슨 중위(1953년 4월)  
사진 뒷면에는 케이크가 쪼그라들었다고 쓰여 있다.



해머 토르, 밥 노엘 중위와 그림을 그리고 있는 베르네 페터슨(1953년 7월)

펜싱 경기를 하는 잭 매기 대위와 짐 오코넬 중위(1953년 3월)  
 사진 뒷면엔 '투셰(찌르기)' 중이라는 설명이 쓰여 있다



배구 경기 중인 군인들(1953년 9월)



제36전투폭격비행대에서 키우던 개 '피그모(Figmo)'

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터



피그모와 놀고 있는 하우스보이



신발을 닦고 있는 하우스보이  
하우스보이는 각 편대별로 한 명씩 고용되었으며 장교들이 비용을 부담하여 급여를 지급하였다.



새로 지은 퀘셋 막사와 하우스보이들의 빨래터(1953년 4월)

빨래하는 하우스보이



트럭을 타고 K-13으로 향하는 한국인 노동자들  
하우스보이 외에도 활주로 정비, 부대 청소 등에 한국인 노동자들이 종사하였다.



용릉을 구경하는 제36전투폭격비행대대(1953년 4월)  
표지판에는 영어로 왕릉 내 무기를 소지하고 들어갈 시에 처벌받을 수 있다고 적혀 있다.



지주의 묘역(1953년 9월)



지지대고개에 있는 지지대비각



부대에서 몰고 온 차를 배경으로 사진을 찍고 있는 아이들(1953년 9월)  
제8전투폭격비행단 군인들은 종종 용주사 고아원에 들러 아이들에게 먹을 것을 나누어 주었다.



학교 건물



학교에 다니는 학생들(1953년 9월)  
사진 뒷면엔 학생들이 훈련을 받고 있다는 설명이 쓰여 있다



1950년대 노부부의 시장 나들이



1950년대 수원 시장



필 스타터와 피그모, 짐 오코넬, 잭 세네프, 컴 킬리, 로이드 아이리쉬 중위(왼쪽부터)

# 제4부

## 수원비행장, 그 사이의 삶

# SRI

수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

수원학연구센터

홍현영 수원시정연구원 연구원  
김현미 안양시사편찬위원회 연구원  
황병주 국사편찬위원회 편사연구관  
조석환 사단법인 나우어스공동체 이사장

제1장 수원비행장 건설로 잃어버린 삶의 터전  
제2장 수원비행장 이주민들이 만든 마을, 고색동 새터  
제3장 수원비행장과 지역사회의 피해  
제4장 수원 군공항 이전사업을 둘러싼 갈등과 해결방안

001

수원비행장 건설로 잃어버린 삶의 터전



SRI

# 수원시정연구원

## 1. 용·건릉으로 가는 길목, 대항교

SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구원

정조는 1789년 옛 수원부읍지에 사도세자의 무덤인 현릉원(현 용릉)을 조성한 후 해마다 1차례 이상 원행하여 친제를 올렸다. 1789~1799년에 정조는 총 13번의 원행을 실시하였는데, 대부분 1월에 진행되었고, 1795년에는 윤2월, 1797년과 1799년은 8월에도 다녀갔다. 정조의 현릉원 원행로는 몇 차례 변경되었지만, 지지대고개에서 현릉원까지 이어지는 노선은 변함없이 유지되었다.

지지현 - 지지대 - 괴목정교 - 용두 앞길 - 목욕동교 - 여의교 -만석거 - 여의동 - 영화정 - 대유평 - 관길야 - 장안문 - 종각 - 화성참 발소 앞길 - 좌우군영 앞길 - 신평루앞다리 - 신평루 - 화성부행궁 - 신평루 - 신평루앞 다리 - 좌우군영 앞길 - 팔달문 - 매교 - 상류천점 - 건장동 - 황교[건장동에서 2리이다] - 용봉[황교에서 2리이다] - 대항교[용봉 2리이다] - 유침현 - 안녕리 - 유근교 - 만년제 - 원소동구 - 원소재실

지지대고개를 넘어 수원의 경내로 들어온 정조의 필로에서 황교-용봉-대항교 구간이 장지리와 대항교리 동쪽을 남북으로 통과하는 구간이다. 황교는 장지리 261번지 부근에 있던 다리이고, 용봉은 대항교리 212번지 일대의 임야이며, 대항교는 대항교



리 132번지에 있던 다리이다. 『화성지』(1830년)에는 이곳들의 위치와 지명에 대해 다음과 같이 기록하고 있다.

- 황 교(皇 橋) 하류천으로부터 100여 보이다. 길 동편에 표석이 있다. '皇橋'라 새겼다. 처음 이름은 '소황교(小皇橋)'이다. 을묘(1795)년에 고쳐서 명명(命名)하였다.
- 응 봉(甕 峰) 황교로부터 100여 보이다. 길 서편에 표석이 있다. '甕峰'이라 새겼다. 처음 이름은 독봉(獨峰)이다. 을묘년에 고쳐서 명명(命名)하였다. 건장동으로부터 통합해서 5리이다. 장승(長柁)을 세웠다.
- 대황교(大皇橋) 응봉으로부터 100여 보이다. 길 서편에 표석이 있다. '大皇橋'라 새겼다. 처음 이름은 황교(黃橋)이다. 을묘(1795)년에 고쳐서 명명(命名)하였다. 단정(短亭)이 있다.

1795년에 정조는 어머니 혜경궁 홍씨의 회갑연을 화성행궁에서 개최하고 현릉원에 참배하였는데, 이때 필로의 주요 지점에 표석과 장승을 세우고 이름을 새롭게 내리기도 하였다. 이에 대황교는 원래 황교로 불렸으나 1795년부터 대황교로 명명되었고, 황교도 1795년부터 소황교에서 황교로 바뀌어 불렸다. 즉 임금의 원행길에 놓인 다리인 황교와 대황교는 그 중요도가 커짐에 따라 이름도 높여진 것이다. 특히 대황교는 현릉원이 보셔져 있는 화산(花山) 초입에 있어 정조 당대부터 원행을 할 경우

수원시  
SUWON RESEARCH CENTER  
수원학연구센터



대황교(화성시독립운동기념관 제공)



일제강점기 대황교(조선총독부, 『생활상태조사-수원군』, 1929)

용주사 총섭스님은 예에 따라 대황교에 군막(軍幕)을 설치하고 하사받은 별군장 복장을 입고 말을 타고 도열하여 임금을 맞이하였다.<sup>1</sup> 이처럼 대황교의 중요성이 커짐에 따라 1803년(순조 3) 5월 화성부유수 조윤대(曹允大)는 경비 1만 9,000냥을 들여 대황교를 신축하였는데, 대황교는 다리 길이 100척, 너비 20척, 높이 11척 규모의 웅장한 석축 다리였다.<sup>2</sup>

대황교는 황구지천과 수원천이 합류하는 지점에 위치하여 용·건릉으로 가는 길과 오산 방향으로 가는 길이 갈라지는 중요한 교통 요충지였다. 이곳은 제5로의 갈림길로, 수원에서 남쪽으로 가는 길목 중 경제적 중요도가 높은 지역이었다. 서해로 가는 길은 황구지천을 따라 해산물과 소금이 유통되던 경로이고, 충청도로 가는 길은 충청도에서 소가 올라오던 가축 유통로였다. 이러한 위치적 특성 덕분에 대황교 인근에는 조그만 정자가 있었고 사람의 왕래가 많아 주막(酒幕)거리가 형성되었다.<sup>3</sup> 또한 대황교 주변에 마을이 커지면서 그 마을 이름도 다리 명칭을 따서 대황교리라고 하였으며, 일제강점기에 안릉면사무소가 이곳에 설치될 만큼 지역의 중심지로 부상하였다.

한편 서울-부산 간에 부설되는 경부철도 건설공사가 1901년 착공되었는데, 착공 당시 수원을 통과하는 노선은 현재와 다르게 계획되어 있었다. 경부철도는 수원 읍내



대황교리에 설치된 안릉면사무소(조선총독부, 『생활상태조사-수원군』, 1929)

# 수원시정연구원

## SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구부센터

를 통과하도록 계획되어 있었고, 정거장도 현재의 매산동이 아니라 대황교 부근에 설치하도록 예정되었다.<sup>4</sup> 그러나 수원 읍내를 통과하는 계획은 수원 주민들의 반대로 무산되었고, 매산동에 수원역이 설치되는 노선으로 변경되었다. 일부 노선이 변경되었지만 1905년 건설된 경부철도는 상류천과 대황교 옆을 통과하였고, 이에 대황교는 교통의 중심지로 더욱 중요해졌다. 1908년에는 순종 황제가 이곳에 임시 정거장을 거쳐 용릉과 건릉을 참배한 바 있다.<sup>5</sup>

철도 건설 이후 대황교는 이 지역의 중요한 교통 요충지이자 유흥지 역할을 했다. 기차를 이용해 수원역에 도착한 사람들이 대황교까지 인력거를 타고 이동한 후, 이곳 주막에서 쉬며 떡과 술을 먹고 용주사로 가는 여행 코스가 유행하기도 했다. 해방 후에는 주변에 술집이 성황을 이루었으며, 막걸리와 도수가 높은 증류식 소주가 주로 판매되었다. 대황교는 난간이 없는 돌다리로도 유명했으며, 난간 없는 다리 위를 눈을 가린 채 강물로 떨어지지 않고 걷는 시합이 열리기도 했다. 또한, 술에 취한 사람들이 자전거를 타고 가다가 반대편에서 오는 트럭 불빛에 놀라 다리에서 떨어지는 일도 종종 발생하였다.<sup>6</sup>

하지만 1944년 대황교리가 수원비행장 부지로 편입되어 일반인들의 출입이 제한됨에 따라 대황교(①)는 이용할 수 없게 되었다. 이에 정부에서는 주민들이 이용할 수



1834년 청구도에 그려진 대황교와 오교(성신여자대학교 박물관 제공)



1911년 대황교리 지적원도에 그려진 대황교와 오교(국가기록원 제공)  
대황교리 131번지 우측에도 작은 다리가 1개 더 있다.



# 수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구센터

신대황교(2)(1964년, 경기도청 제공)

있는 신대황교(2)를 신축하였다.<sup>7</sup> 하지만 신대황교(2)도 현재 비행장 영역에 편입되어 이용할 수 없는 상태이며, 이 교량을 대신하여 황계교(공사기간 2002년 1월 1일~2003년 12월 31일)가 설치되었다.

한편 정조로 구간에는 대황교(3), 화성시 반정동 537-4라는 이름의 교량이 설치되어 있는데, 이는 1970년대 정조로가 만들어질 때 원천 위에 처음 가설되었다가 1985년에 다시 신축된 교량이다. 또한 수원비행장 건설로 이용이 제한되었던 대황교(1)는 붕괴된 상태로 일부 석재가 남아 있었는데, 1970년 용건릉이 사적으로 지정될 당시 화성시에서 황계리 쪽 석재를 화산 용릉 입구 금천교 자리로 옮겨 복원하였다. 복원된 대황교는 현재 '원대황교(元大皇橋)'라는 이름으로 남아 있다.<sup>8</sup>



1970년 해체하여 이전되고 있는 대왕교(화성시 포토갤러리 제공)



1970년 10월 대황교(①)를 이전하여 용릉 입구에 복원한 원대황교(1982년, 화성시 포토갤러리 제공)



① 대황교 터 ② 신대황교 ③ 대황교 ④ 황계교(구글 어스 제공) ⑤ 오교터



② 신대황교



④ 황계교



③ 대황교



원대황교(화성시 용릉 앞)

SRI 수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구소

## 2. 현릉원 원속과 동민들이 일으킨 '대항교사건'

조선시대에는 왕릉과 관련된 시설들이 왕실 인사들과 관리들의 이동, 물자 운송에 중요한 역할을 수행하였다. 사도세자의 능인 현릉원(顯隆園)과 관련되어 중요한 교통로에 자리한 대항교 일대에서 1891년 현릉원을 관리하는 원군(園軍)과 지방 관료인 참봉 간이 충돌하는 사건이 발생하였다. 당시 현릉원 관리 책임자였던 참봉 민병성(閔秉星, 1870~1925)은 원군과 마을 주민들에게 가혹한 착취를 일삼았고, 이에 불만을 품은 원군과 주민들이 집단적으로 반란을 일으켜 민병성을 습격하였다.<sup>9</sup> 현릉원 관리를 담당하는 기구인 현릉원소에는 원령(園令) 1인과 참봉(參奉) 1인이 배치되었고,<sup>10</sup> 이들과 함께 다양한 실무를 담당하는 원속(園屬)들이 존재하였다. 원속들은 제향 준비, 시설 유지, 문서 관리, 식목 등 현릉원의 원활한 운영을 위해 다양한 역할을 수행하였다.

<표 1> 1789년 현릉원 원속과 임무

원속	인원	임무
식목감관(植木監官)	1명	원내의 나무를 관리하는 역할을 맡았다.
본서원(本書員)	1명	문서와 행정 기록을 담당하였다.
경서원(京書員)	1명	수도 내에서 필요한 업무를 수행하였다.
수복(守僕)	4명	제향, 분향, 봉심 등의 예식을 익히고 원내 청소 및 제조 작업을 담당하였다.
고직(庫直)	1명	제향에 필요한 제기(祭器)를 관리하였다.
수호군(守護軍)	50명	그 중 소임(所任)을 맡은 2명, 내산직(內山直) 4명, 수청(隨廳) 2명, 행수(行首) 1명이 있다.
안산직(案山直)	70명	그 중 도산직(都山直) 1명, 소임산직 2명이 있다
외금양(外禁養)산직	7명	① 초봉(草峰), ② 배양치(培養峙), ③ 홍범산(洪範山), ④ 태봉(台峰), ⑤ 석곶(石串), ⑥ 남산(南山), ⑦ 양산(陽山)이다. 원액(元額)에는 들어가지 않는데 원역(園役)이 크지 않다.
합계	135명	

출처 : 『현릉원등록』 권1, 『원소정례』.

원속 135명과 원관(원령과 참봉) 2명을 포함한 137명의 원역이 현릉원에 소속되어 사무를 진행하였다. 이는 현릉원의 안전을 지키고, 능의 보호 및 유지보수를 담당하는 병력과 인력을 포함한 조직이었다. 이 중 총 50명으로 구성된 수호군(守護軍)은 능을 지키는 역할을 하였으며, 그중에서도 소임 수호군 2명, 내산직(內山直) 4명,

수청(隨廳) 2명, 행수(行首) 1명 등이 포함되어 있었다. 수호군은 능 주변을 순찰하며 외부인의 접근을 막고, 능 내 시설물의 안전을 점검하였다. 총 70명으로 구성된 안산직(案山直)은 능 주변 산지를 관리하는 역할을 맡았다. 이들 중 도산직(都山直) 1명과 소임산직 2명이 포함되어 있었으며, 능의 경계를 유지하고 나무를 보호하는 등의 임무를 수행하였다. 외금양(外禁養) 산직은 외곽 지역을 관리하는 산직으로 총 7명으로 이루어졌으며, 초봉(草峰), 배양치(培養峙), 홍범산(洪範山), 태봉(台峰), 석곶(石串), 남산(南山), 양산(陽山) 등 능 주변의 주요 산지를 나누어 담당하였



외금양 경계 표시

다. 이와 같은 원군 체계를 통해 현릉원의 능역 보호와 유지관리가 철저히 이루어졌으며, 정조는 능 관리의 중요성을 인식하여 필요에 따라 원군을 증원하기도 하였다.

<표 2> 1796년 현릉원 원속과 분급 전담

원역	인원	분급 전담	
		밭	논
식목감관	1명	45두락	10두락
서원	1명	45두락	10두락
고지기	1명	45두락	10두락
서울서 내려온 수호군	1명	45두락	18두락
수복	4명	56두 2승 5홀락(1명당)	25두락(1명당)
수청	2명	40두락(1명당)	15두락(1명당)
내산지기	4명	40두락(1명당)	15두락(1명당)
소임 수호군	2명	40두락(1명당)	15두락(1명당)
수호군	41명	30두락(1명당)	15두락(1명당)
외산지기 소임	3명	20두락(1명당)	
장번	2명	15두락(1명당)	
외산지기	70명		7두락(1명당)
합계	132명	2,015두락(136석 5두락)	1,378두락(91석 13두락)

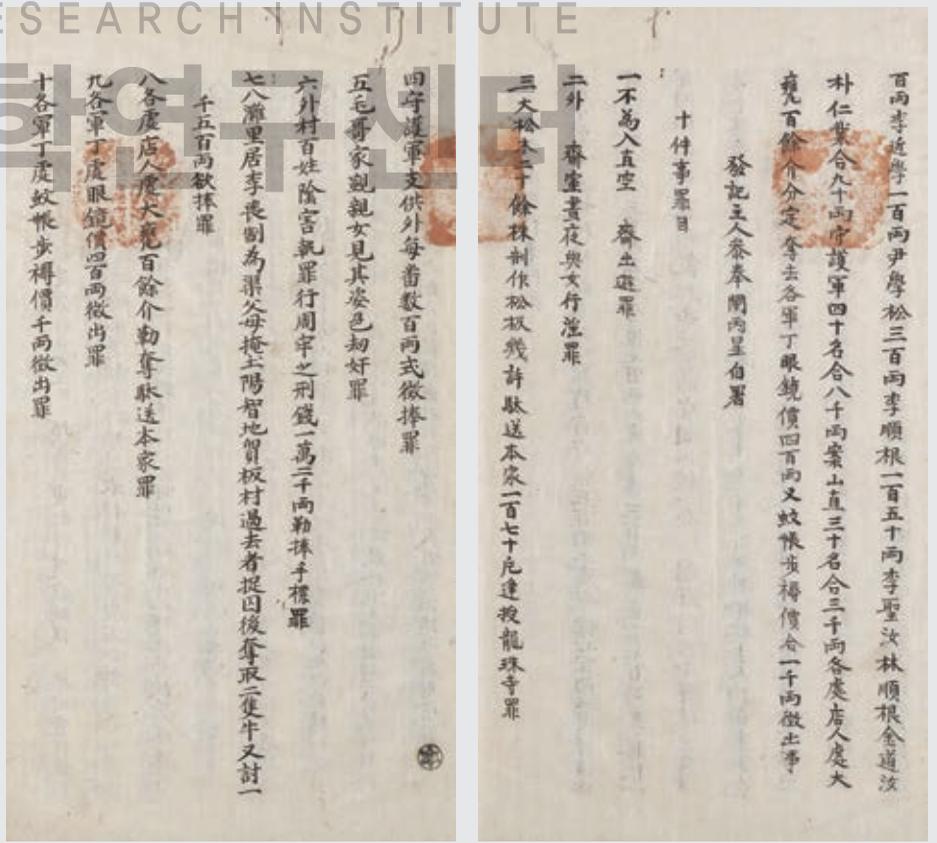
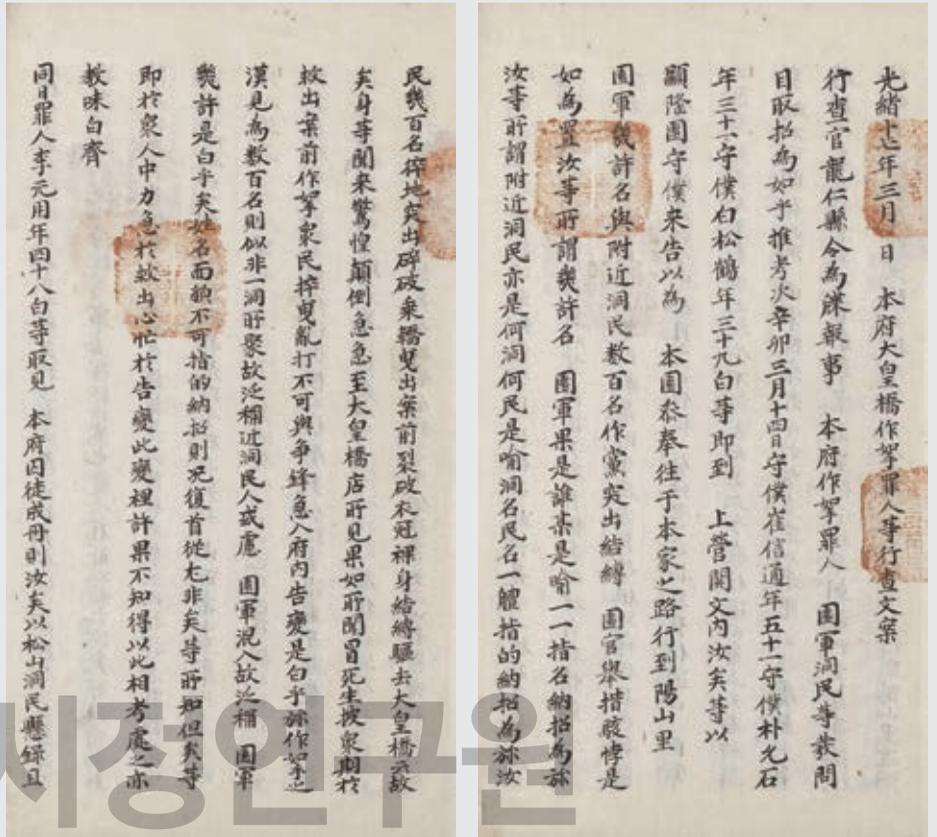
출처 : 『일성록』 정조 20년 2월 11일 정해, 『관천고절목』.

왕실은 현릉원 관리에 필요한 원역을 확보하기 위해 화소(火巢) 내 전답을 분급하였다. 화소는 산불을 막기 위하여 능원의 경계에 있는 나무나 풀을 불태우고 그 밖으로는 해자(垓字)를 파서 능원 지역을 표시하는 역할을 하는 일종의 경계선으로서 화소의 경계는 곧 능역(陵域)을 의미한다. 화소 안의 전답은 면세지로, 원역들에게 소작을 주어 도지(賭地)를 받는 방식으로 관리되었다. 원역들의 생계를 보장하는 동시에 능 관리에 전념할 수 있도록 하기 위한 조치였다. 또한 현릉원에서는 제향을 위한 각종 기물을 구비하고, 정기적으로 점검하여 필요한 경우 수리 및 교체를 진행하였다. 원역들은 근무 기간 일정한 급여를 받았으며, 정조는 원행 때마다 원역들에게 무명이나 배 등을 시상하여 보상을 제공하기도 하였다.

원령과 참봉은 능의 운영과 제향을 담당하는 행정 조직이었으며, 원속(원군 포함)은 능의 보안과 유지보수를 맡았다. 원속들은 화소 내 전답을 분급받아 생활 기반을 마련하였으며, 이를 통해 안정적인 생계를 보장받으면서 능 관리에 충실할 수 있었다. 이에 원속들은 대부분 현릉원 주변 마을에 거주하였고, 마을 주민들의 대다수는 원속과 친인척 관계였다.

한편 1891년 현릉원 원군 김준기(金俊基)·박진상(朴振尙) 등과 수백 명의 주민들은 가마를 타고 귀가하던 현릉원 참봉 민병성을 대황교에서 습격하였다. 이때 수원부 이교(吏校)<sup>11</sup>들은 원군들의 반란을 막으려 한 동시에, 그 과정에서 원군과 동 주민들의 억울한 사정을 기록하여 본부에 제출하였다. 이 내용에는 참봉 민병성 본인이 자신의 죄목을 직접 기록하고 서명한 ‘십건사죄목(十件事罪目)’도 포함되어 있었다.<sup>12</sup> 참봉 민병성이 인정한 열 가지 죄목은 다음과 같다.

1. 재실에 입적하지 않고 밖에서 유희를 즐김.
2. 외재실에서 주야로 여성과 부적절한 관계를 가짐.
3. 소나무 20여 그루를 베어 목재로 만들고 이를 자신의 집으로 보냄(170판).
4. 정규적인 공납(支供) 외에도 매번 수백 냥씩 추가로 징수.
5. 친척 여성에게 성범죄를 저지름.
6. 외촌 백성을 음해죄(陰害罪)로 몰아 감옥에 가두고 1만 2,000냥을 강제로 징수.
7. 부모를 위해 나무를 실어 나르던 사람을 체포하여, 소 두 필과 1,500냥을 갈취하려 함.
8. 각지의 상점에서 옹기 100여 개를 강제로 빼앗아 자신의 집으로 운반.
9. 군인들에게 안경값 명목으로 400냥을 강제 징수.
10. 군인들에게 모기장과 포대기 값으로 1,000냥을 강제로 징수.



「본부대황교작라죄인등행사문안(本府大皇橋作孽人等行查文案)」 (1891년, 서울대학교 규장각한국학연구원 제공)

이처럼 사건의 핵심 원인은 지방 관리의 부정부패였다. 이는 지역사회에서 극심한 반감을 불러일으켰고, 원군과 주민들이 결속하여 집단 반란을 일으키는 계기가 되었다. 이는 우발적 폭동이 아니라 사전에 조직된 반란이었는데, 김준기와 박진상 등이 수개월 동안 주민들을 규합하여 계획적으로 움직였음이 밝혀졌다. 이는 조선 말기 민중 봉기가 점차 조직적이고 체계적으로 발전했음을 보여 준다.

이 사건을 조사한 용인현령은 반란의 원인이 참봉 민병성의 부패에 있음을 인정하지만, 왕릉을 관리하는 관리를 습격하는 행위는 국가 질서를 해치는 중대한 범죄로 판단하여 주모자인 김준기와 박진상을 엄형(嚴刑)에 처할 것을 보고하였다.<sup>13</sup>

이에 반해 사건의 원인인 민병성은 처벌받지 않고, 관력을 계속 이어나갔다. 민병성은 여흥민씨 가문 출신으로, 명성황후와 가까운 인척이었다. 그의 부친 민정식(閔廷植)은 조선 후기 중요 관직을 역임하였으며, 민병성도 과거 시험을 통해 문과에 급제하였다. 1892년 명성황후의 지원을 받아 '직부전시(直赴殿試)' 특전을 받고 과거에 급제할 정도로 정치적 후원을 받았다.

민병성은 1895년 을미사변(명성황후 시해사건) 이후 근왕세력(왕실보호세력)으로 활동하며 고종을 지원하였다. 특히 고종의 밀서를 전달받고 강릉 지역에서 활동하는 민용호(1869~1922) 의진(義陣)에 군자금, 무기, 식량을 조달하였다. 의병장 민용호는 원래 관직 경험이 없는 인물이었으나, 여흥민씨 척족의 적극적인 후원으로 의병장이 되었다. 1895년 9월 16일, 민용호가 여주의 청심루(淸心樓)에 '거의토적(擧義討賊, 의병을 일으켜 적을 토벌하자)'이라는 통문을 붙이며 항일운동을 선언하자, 민병성은 이를 적극 지지하였다. 이후 의병 해산 과정에서 정부는 무력으로 의병을 토벌하기보다는 해산을 유도하려 했고, 민병성은 이를 알고 민용호에게 해산을 권유하는 편지를 보냈다. 그러나 민용호는 이를 거부하고 끝까지 항전하였고, 결국 관군의 토벌작전으로 패배하게 된다.

여흥민씨 척족세력은 왕실과 의병을 연결하는 중간 매개 역할을 수행하였고, 이는 의병 활동이 단순한 반일항쟁이 아니라 왕실 수호와 정치적 생존전략의 일환이었음을 보여 준다. 고종이 러시아 공사관으로 피신하는 아관파천(1896년) 이후, 친러 정책이 강화되면서 민병성의 정치적 역할은 더욱 커졌으며, 대한제국기에는 내장원경(內藏院卿), 규장각부제학(奎章閣副提學) 등을 지내며, 왕실과의 관계를 지속하였다.<sup>14</sup>

### 3. 황구지천과 수원천이 흐르는 비옥한 농토

수원비행장이 위치한 장지동과 대황교동 일대는 황구지천과 수원천이 합류하여 흐르는 곳이다. 장지동의 남쪽으로는 황구지천이 흐르고 동쪽으로는 수원천이 흐르며, 대황교동으로는 황구지천과 수원천이 모두 통과하여 대황교동 남쪽에서 합류한다. 크고 작은 하천이 흐르는 이 지역은 평탄한 지형적 특징을 보여 준다. 평지는 하천이 배후습지에 해당하는 충적층으로 이루어진 곳이 대부분이어서 배수조건을 개선하여 오래전부터 농경지로 활용되었다. 특히 황구지천의 주변은 고도가 낮고 경사가 완만해서 넓은 농경지가 발달하기 유리한 조건을 갖추었다.

1911년 토지조사에 따르면 장지리는 총 59만 9,419평의 토지 중 전(田)이 21만 4,653평으로 38%, 답(畓) 32만 3,309평으로 54%를 차지하였다. 대황교리는 47만 9,337평의 토지 중 전이 21만 4,653평으로 45%, 답이 23만 580평으로 48%를 차지하였다. 이들 지역의 전답 비율은 장지리가 41% 대 59%, 대황교리가 48% 대 52%로 답의 비율이 높았다. 장지리와 대황교리의 국유지와 민유지 현황을 보면, 전체 면적에서 국유지가 차지하는 비율이 장지리는 6.50%, 대황교리는 3.61%를 나타내었다.



1911년 황구지천과 수원천이 흐르는 장지리와 대황교리의 비옥한 농토

<표 3> 장지리와 대황교리 지목별 토지 면적과 필지수

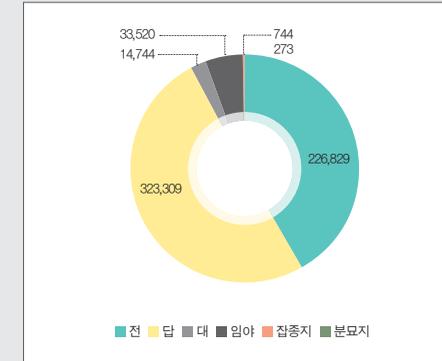
리	지목	면적(평)	비율(%)	필지수	비율(%)
장지리	전	226,829	38.0	287	46.0
	답	323,309	54.0	256	41.0
	대	14,744	2.0	43	7.0
	임야	33,520	6.0	31	5.0
	잡종지	273	0.0	2	0
	분묘지	744	0.0	3	0
	총계	599,419	100.0	622	100.0
대황교리	전	214,653	45.0	269	51.6
	답	230,580	48.0	214	41.0
	대	9,786	2.0	18	3.5
	임야	23,904	5.0	18	3.5
	잡종지	10	0.0	1	0.2
	분묘지	404	0.0	1	0.2
	총계	479,337	100.0	521	100.0

출처 : 『토지조사부』, 1911.

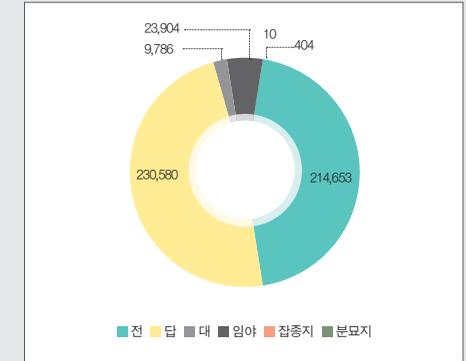
<표 4> 장지리와 대황교리 소유 형태별 토지 면적과 필지수

리	지목	국유지				민유지			
		면적(평)	비율(%)	필지수	비율(%)	면적(평)	비율(%)	필지수	비율(%)
장지리	전	5,940	2.62	4	1.40	220,889	97.38	283	98.60
	답	25,119	7.77	14	5.47	298,190	92.23	242	94.53
	대	153	1.04	1	2.33	14,591	98.96	42	97.67
	임야	7,776	23.20	8	25.81	25,744	76.80	23	74.19
	잡종지					273	100.00	2	100.00
	분묘지					744	100.00	3	100.00
	총계	6,516	3.04	5	1.86	208,137	96.96	264	98.14
대황교리	전	8,357	3.62	8	3.74	222,223	96.38	206	96.26
	대	353	3.61	2	11.11	9,433	96.39	16	88.89
	임야					23,904	100.00	18	100.00
	잡종지					10	100.00	1	100.00
	분묘지					404	100.00	1	100.00
	총계	8,357	3.62	8	3.74	222,223	96.38	206	96.26
	총계	8,357	3.62	8	3.74	222,223	96.38	206	96.26

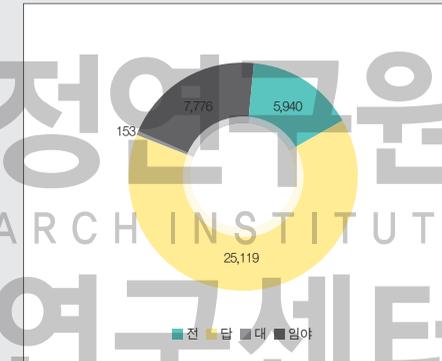
출처 : 『토지조사부』, 1911.



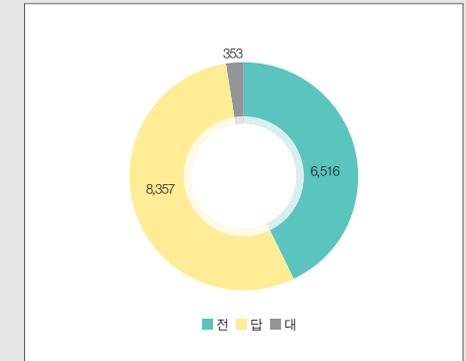
장지리 지목별 토지이용



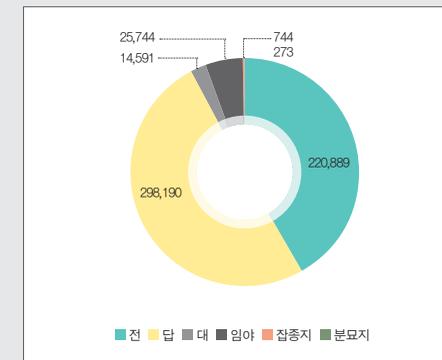
대황교리 지목별 토지이용



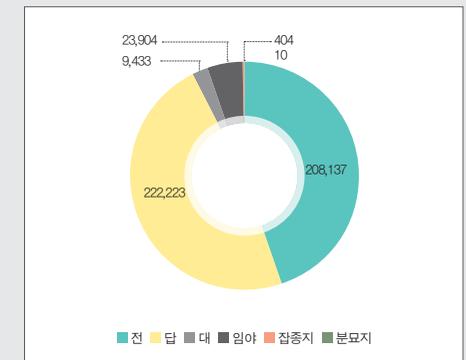
장지리 국유지 면적



대황교리 국유지 면적



장지리 민유지 면적



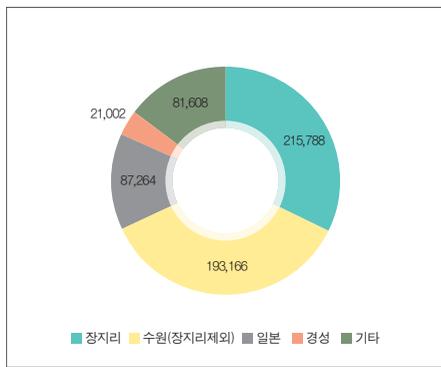
대황교리 민유지 면적

<표 5> 장지리와 대황교리 토지 소유자의 거주지

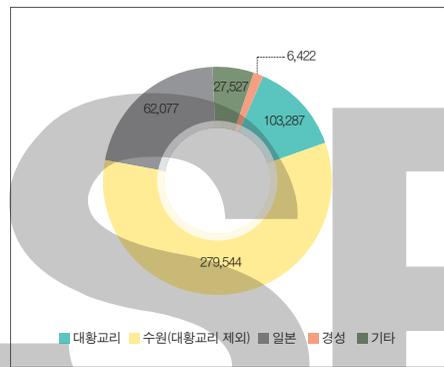
(단위 : 평)

구분	거주지	전	답	대	임야	분묘지	잡종지	계
장지리	장지리	111,933	78,763	10,413	14,123	556	-	215,788
	수원군	80,108	99,700	4,178	9,180	-	-	193,166
	경성	8,640	12,362	-	-	-	-	21,002
	일본	20,585	66,277	-	182	-	220	87,264
	기타	7,470	63,771	153	10,026	188	-	81,608
대황교리	대황교리	57,581	36,029	1,147	8,116	404	10	103,287
	수원군	128,532	127,185	8,039	15,788	-	-	279,544
	경성	2,805	3,617	-	-	-	-	6,422
	일본	18,143	43,934	-	-	-	-	62,077
	기타	7,132	19,795	600	-	-	-	27,527

출처 : 『토지조사부』, 1911.



장지리 토지소유자의 거주지



대황교리 토지소유자의 거주지

장지리 토지 소유자의 거주지 분포를 살펴보면 장지리(36%), 수원군(32%), 일본(14.6%) 순으로 나타났다. 답의 경우 수원군(31%), 장지리(24%), 일본(20%) 순이고, 전은 장지리(49%), 수원군(35%), 일본(9%) 순으로 나타나, 관외지주들은 상대적으로 논 소유 비율이 높았음을 알 수 있다. 대황교리 토지 소유자의 거주지는 수원군(58.4%), 대황교리(21.5%), 일본(13%) 순으로 나타나 수원군 지역 지주들이 대황교리 토지를 상당히 많이 소유하고 있음을 보여 주고 있다. 답의 경우 수원군(55%), 일본(19%), 대황교리(15.6%)이고, 전은 수원군(60%), 대황교리(27%), 일본(8%) 순으로 나타났다.

장지리는 대황교리에 비해 관내 지주의 비율이 높은 것을 알 수 있다. 장지리의 관내 지주 중 5,000평 이상 소유자는 11명이며, 1만 평 이상 소유자는 김윤경과 이희장 둘뿐이다.

<표 6> 장지리 관내 지주의 토지 소유

연번	성명	면적(평)	필지수	연번	성명	면적(평)	필지수
1	강인수	1,962	1	40	이희장	20,755	14
2	김계환	8,899	12	41	이희주	2,997	4
3	김도경	2,933	4	42	인태순	3,486	5
4	김병의	660	1	43	임경엽	3,578	5
5	김선경	6,975	7	44	임덕선	5,165	7
6	김성보	3,363	1	45	임선준	2,894	5
7	김순필	6,023	8	46	임성범	2,372	2
8	김순화	176	1	47	임우연	4,477	4
9	김운주	2,986	4	48	임태운	198	1
10	김윤경	11,722	14	49	장석준	749	2
11	김정식	628	1	50	장성문	3,277	3
12	김종선	328	1	51	장원보	199	1
13	김지익	372	1	52	장윤필	1,435	4
14	김치삼	3,891	7	53	전기선	511	1
15	김태경	3,705	4	54	지용근	2,020	2
16	김택경	284	1	55	차석주	580	1
17	김학경	647	1	56	최경일	3,798	6
18	박경순	382	1	57	최경필	693	1
19	박덕실	495	1	58	최문일	8,369	9
20	박덕현	111	1	59	최범일	9,269	9
21	박선보	950	2	60	최영재	2,524	5
22	박성필	1,218	1	61	최재동	478	1
23	박영순	166	1	62	최치영	3,612	7
24	박의주	1,116	1	63	최희일	250	1
25	박태운	46	1	64	한건순	692	2
26	방중근	3,808	4	65	한경교	747	1
27	방중현	7,285	13	66	한덕민	1,821	2
28	배성교	763	1	67	한덕인	769	2
29	변홍서	267	1	68	한만수	7,361	9
30	심의순	4,032	7	69	한백순	3,270	6
31	안원경	1,669	3	70	한병교	2,015	3
32	岩垂賢	842	1	71	한석진	3,061	3
33	엄경보	268	1	72	한원여	1,663	4
34	윤덕현	1,142	1	73	한익수	6,862	8
35	윤원재	2,451	4	74	한익원	1,281	1
36	이경화	202	1	75	한인석	4,997	8
37	이선필	2,104	1	76	한인순	751	1
38	이용은	1,471	6	77	황도창	2,251	4
39	이춘우	2,770	5	78	황희경	912	1
				합계	211,251		282

출처 : 『토지조사부』, 1911.

비고 : 진한 글씨는 5,000평 이상 소유자.

<표 7>은 장지리 관외 지주 중 5,000평 이상의 토지를 소유한 지주로, 이들은 장지리 토지 47만 9,337평 중 51.9%에 해당하는 24만 8,786평을 소유하였다. 장지리 토지 중에서 일본인 또는 일본인 농업회사는 13만 9,063평(107필지)의 토지를 소유하였는데, 이는 전체 토지의 29%에 해당하였다. 특히 일본인 농업회사인 동산농사주식회사의 이와사키 히사야(岩崎久彌)가 전체 토지의 18.2%인 8만 7,264평을, 국무합명회사(國武合名會社)가 6.2%인 2만 9,742평을 소유하고 있었다. 한국인 지주 중에서는 경성부의 광주경, 수원군 남부면 구천동의 김순구·김응순, 문시면 제청동의 박치영, 남부면 산루동의 양성관이 1만 평 이상의 대토지를 소유한 지주였다.

<표 7> 장지리 관외 지주(5,000평 이상 소유자)의 토지 소유

연번	성명	면적(평)	소유자 주소
1	광주경	12,107	경성부
2	국무합명회사	29,742	북강현
3	김건후	7,912	남부면 구천동
4	김병의	6,188	남부면 세동
5	김순구	10,337	남부면 구천동
6	김응순	14,056	남부면 구천동
7	동양척식주식회사	6,681	경성부
8	박우양 회 5인	5,894	안녕면 곡반정리
9	박치영	15,597	문시면 제청동
10	西村三次郎	7,011	남부면 세동
11	수원군향교	7,312	
12	岩崎久彌	87,264	동경시
13	양성관	14,332	남부면 산루동
14	윤화신	6,652	용북면 기안동
15	이남규	5,660	남부면 구천동
16	장성보	6,869	남부면 산루동
17	坂手重三郎	5,172	남부면 매산리
합계		248,786	

출처 : 『토지조사부』, 1911.

대황교리의 토지 521필지 47만 9,337평 중 관내인 대황교리 거주 주민(대황교동 소유 포함)들이 소유하고 있는 땅은 135필지에 10만 3,018평으로 21.5%에 불과하였다. 관내 지주수는 39명으로, 이 중 김덕균과 김성구·김재호가 1만 평 이상의 토지를 소유하였고, 김덕유·김덕재·김초이·전순익이 5,000평 이상 소유 지주이다. 사망한 김상옥의 부인인 김초이도 상당한 규모의 토지를 소유하고 있음을 알 수 있다.

<표 8> 대황교리 관내 지주의 토지 소유

연번	성명	면적(평)	필지수	연번	성명	면적(평)	필지수
1	고경삼	59	1	21	이초이	1,258	1
2	고성삼	1,768	5	22	박경삼	812	1
3	고영천	21	1	23	박군성	800	1
4	김덕균	10,684	9	24	박치선	1,402	1
5	김덕수	582	1	25	송차선	873	2
6	김덕유	5,986	1	26	엄덕선	321	1
7	김덕재	7,231	13	27	엄덕오	2,613	4
8	김문흥	374	1	28	윤덕준	62	1
9	김성구	10,329	10	29	이경안	3,540	5
10	김성보	3,043	3	30	이경우	3,867	5
11	김성필	315	1	31	이덕문	65	1
12	김성현	388	1	32	이용섭	734	2
13	김성호	4,292	7	33	이지윤	192	1
14	김순구	448	1	34	장덕순	1,380	2
15	김재호	10,110	12	35	전순익	8,740	14
16	김중호	3,452	2	36	조동훈	1,727	2
17	김춘흥	2,174	3	37	최우삼	1,170	1
18	김치영	69	1	38	최운심	1,495	4
19	김태원	404	1	39	최필준	3,009	4
20	김초이	7,229	8	합계		103,018	135

출처 : 『토지조사부』, 1911.

대황교리 관외 지주를 살펴보면, 수원군 남부면 구천동 거주자인 김순구와 박운학이 각각 3만 486평, 1만 5,744평을 소유하였으며, 남창리 거주 나홍석이 2만 4,220평을, 남수동 거주 최익환이 1만 4,417평을 소유하였다. 대황교리와 연접해 있는 장지리 주민 41명이 6만 7,563평을, 황계리 주민 31명이 6만 9,962평을 소유한 데 비해 배양리와 송산리·반정리는 총 9명이 1만 7,324평을 소유한 데 그쳤다.

또한 일본인 농업회사와 일본인은 대황교리 토지의 17.46%인 8만 1,046평을 소유하고 있었는데, 동산농사주식회사의 이와사키 히사야(岩崎久彌)가 6만 2,077평, 국무합명회사가 1만 1,277평, 사카테 시계사부로(坂手重三郎)가 7,024평, 노나카 스에키치(野中末吉)가 668평을 소유하였다. 이와 같이 일제하에 들어와서도 소수의 지주들이 많은 토지를 소유하고 있었고, 대다수 많은 농민들이 영세 소농, 빈농으로 살아가지 않으면 안 되었다. 이렇게 지주제의 온존으로 말미암아 장지리와 대황교리 지역에서 토지소유를 둘러싼 계층 간의 대립과 갈등은 해결되지 못하였다.

#### 4. 비행장 건설로 고향을 잃은 주민의 새 터전 만들기

수원비행장이 위치한 곳은 조선시대에 수원부 용복면과 남부면, 안녕면에 속했던 지역으로, 현재는 수원시 세류동, 평동, 평리동, 장지동, 대황교동에 걸쳐 있다. 이 중 장리동과 대황교동은 마을 전체가 비행장 경내로 편입됨에 따라 마을 주민들은 하루아침에 삶의 터전을 잃게 되었다.



동별 수원비행장 분포

<표 9> 수원비행장 영역의 행정구역 변화

조선시대(1914년 이전)		1914~1936년		2024년
면	리	면	리	동
용복면	古素里, 中湫坪	안녕면	고색리	고색동
	芝長洞 일부		평리	평리동
	中湫里(일명 中湫坪), 芝長洞 일부(고색리 미편입 지역)		평동	평동
남부면	坪村	안녕면	장지리	장지동
	香木洞, 長芳洞, 下柳川		세류리	세류동
	상류천, 세동, 산루동 일부		대황교리	대황교동
	독산리			
안녕면	大皇橋, 閭村			

비고 : 진한 글씨는 비행장 건립으로 사라진 마을이다.

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터



1911년 대황교리의 간촌과 대황교 마을

장지리가 고향인 한춘옥도 1944년 비행장 건설로 고향을 떠나 새로운 터전을 마련해야 했다. 그의 회고록을 통해 장지리 주민들이 겪었던 격변을 살펴보도록 하겠다. 한춘옥은 1916년 9월 27일, 수원군 안룡면 장지리에서 태어났다. 그는 어린 시절 조부에게 천자문을 배우고, 여러 서당에서 한문을 수학하였다. 1924년 안룡공립보통학교가 신설되어 이곳에 입학했고, 이후 수원공립보통학교(현 신봉초등학교)에서 5~6학년을 마친 후 졸업하였다. 하지만 정규 교육이 끝난 후에도 일본 통신학교의 중학 강의록을 독학하고, 서당에서 한문을 배우며 학업을 이어갔다.

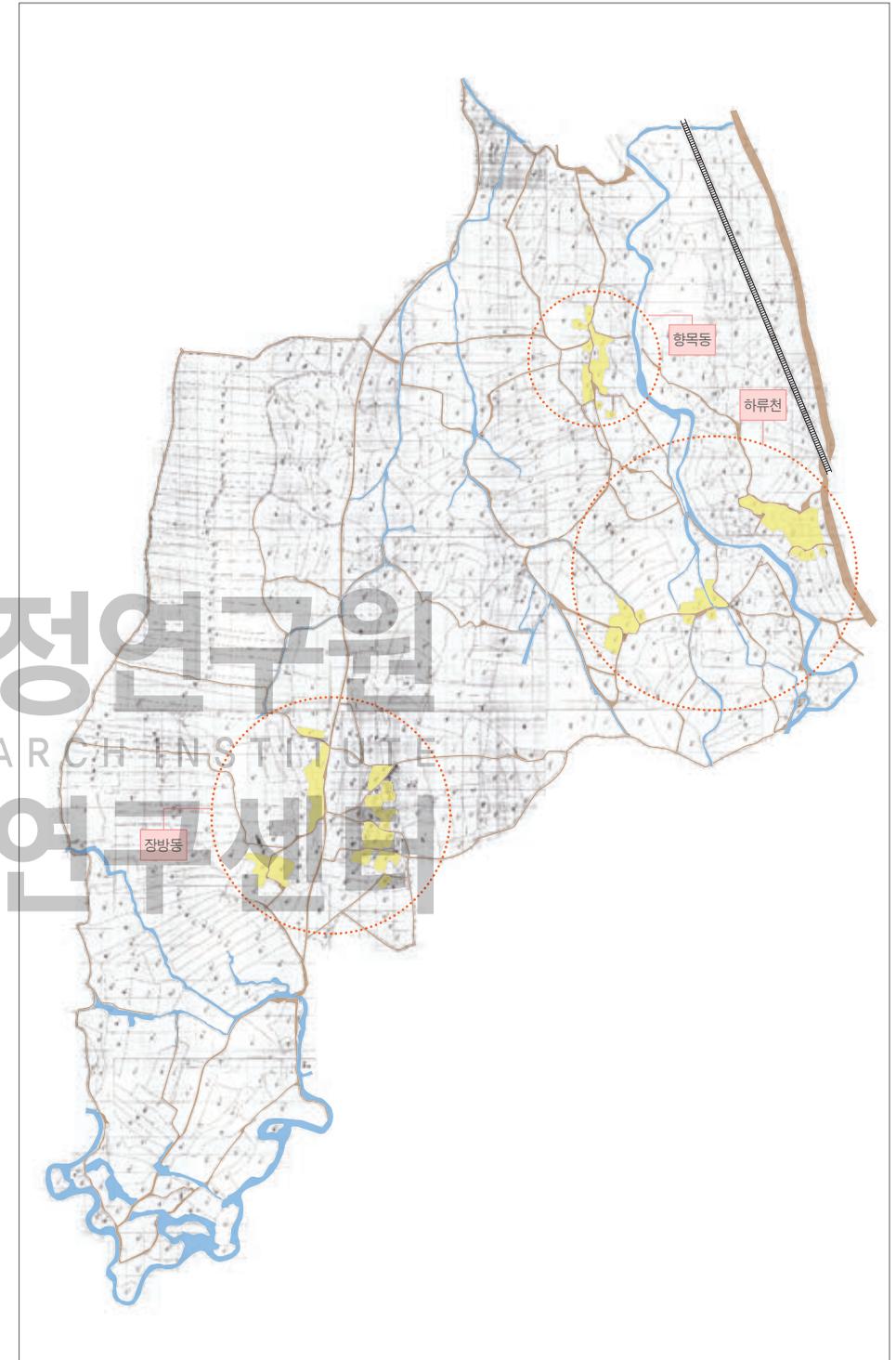
<표 10> 1920~1930년대 한춘옥의 교육 경험

시기	소재지	서당 및 학교	비고
1921년(6세)	새터	한 선생 서당	
1922년(7세)	장지리 향목동	이희장 서당	
1922년(7세)	대황교리 간촌	오병수 서당	
1924년(9세)	대황교리	안룡공립보통학교	1~4학년
1928년(13세)	신풍리	수원공립보통학교	5~6학년
1931년(16세)	세류동	김종철 서당(윤자익 선생)	한문 중학
1931년(16세)	장지리 하류천	한현교 서당	중학 하권

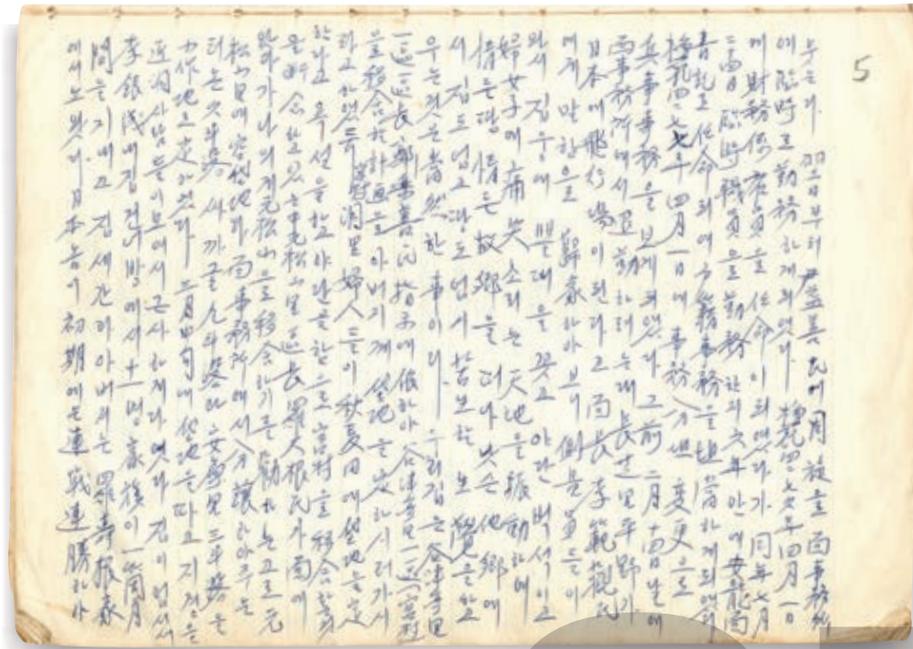
1930년대 초반 농촌진흥운동이 전국적으로 전개되었는데, 장지리에도 1932년 3월 농촌진흥회가 조직되었다. 한춘옥은 야학 교사로 활동하며 지역 주민들에게 글을 가르쳤다. 그는 주간에는 풀을 베고, 야간에는 가마니를 짜거나 야학에서 강의를 했다. 학부모들은 그가 열심히 가르친 데 대한 감사의 뜻으로 식기를 선물하기도 했다. 명절이 되면 연극과 창가를 부르며 즐거운 시간을 보내는 등 마을 공동체는 활기찼다. 한춘옥의 삶에서 가장 인상적인 경험 중 하나는 1932년, 강화도 시찰이었다. 당시 농촌진흥회에서 각 면을 대표할 인물을 선발했는데, 그는 안룡면 대표로 뽑혔다. 수원에서 출발해 김포, 통진, 강화도를 거치며 모범 농촌과 공장을 견학하고, 전등사와 삼랑성을 둘러보았다. 여행의 마지막 날에는 인천 월미도를 방문하고 신흥관에서 요리를 먹었는데, 그곳에서 처음으로 기생들의 노래와 장구 소리를 들으며 색다른 세상을 경험하였다.

시찰 이후 그는 농촌진흥운동과 야학 활동을 더욱 열심히 했고, 안룡면장도 그를 주목하기 시작하였다. 1938년부터 그는 안룡면의 면작 지도원, 미곡생산고 조사원, 묘대개량 지도원, 가마니 지도원 등 다양한 역할을 맡았다. 1943년에는 면사무소의 임시직으로 근무하게 되었고, 같은 해 7월 24일에는 마침내 안룡면 서기로 정식 임명

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터



1911년 장지리의 세 마을(향목동, 하류천, 장방동)



한춘옥의 「회고록」 중 수원비행장 관련 내용

되어 호적사무를 담당하게 되었다.

하지만 그의 고향 사랑과 헌신에도 불구하고, 마을 주민들은 결국 1944년 비행장 건설로 삶의 터전을 떠나야 했다.

단기 4277년(1944년) 4월 1일에 사무분담 변경으로 병사사무를 보게 되었다. 그전 2월 14일 면사무소에서 퇴근하려는데 장지리 평야가 일본에 비행장이 된다는 면장 이범관 씨가 말함으로 귀가해야 보니 측량원들이 와서 지봉에 빨대를 꽂고 야단법석이고 부녀자의 통곡소리는 천지를 진동하여 정든 땅 정든 고향을 떠나 낯선 타향에서 집도 없고 땅도 없이 고생할 생각을 하고 우는 것은 당연한 일이다. 우리 집은 곡반정리 1구 구장 정수선 씨 지도에 의하여 곡반정리 1구(궁촌)로 이사할 계획으로 아버지께 대지를 정하시러 가시라고 하였으나 궁촌동리 부인들이 추맥(秋麥) 전(田)에 대지를 정한다고 욕설을 하고 야단을 하므로 궁촌으로 이사하는 것을 단념하고 있는 중, 원송산리 구장 나대근 씨가 면에 왔다가 나에게 원송산으로 이사하기를 권하는 고로 원송산리에 공대지(空埜地)와 면사무소에서 분양하여 주는 터는 6두락, 싸까굴 9두락과 안녕리 3두락을 소작지로 정하였다. 3월 중순에 대지를 파고 지경을 근동 사

람들이 모여서 근사하게 하였다. 집이 없어서 이은성 네 집 건너방에서 11명 가족이 1개월간을 지내고, 집 세간과 아버지는 나수근 가에서 노았다. 일본 놈이 초기에는 연전연승하여 미국을 곧 이길 것 같더니 차차 쇠하기 시작하여 각지에 폭격을 당하여 수원비행장 근처에도 소개를 시키기 시작하였다. 그 관계로 안룡면사무소도 용주사로 이전을 하게 되었다.<sup>15</sup>

면사무소 직원이었던 한춘옥도 1944년 2월 14일 토지 측량 당일까지 비행장 건설 소식을 알지 못하였다. 급박하게 비행장 건설이 추진되었기에 주민들은 이사 갈 집터와 농토를 구하는 일이 시급하였다. 한춘옥은 처음에 곡반정리 구장의 도움을 받아 궁촌에 집터를 구할 계획이었으나 궁촌 주민들의 반대로 곡반정리 이사를 포기하였다. 그러던 중 다행히 송산리 구장 나대근의 주선으로 송산리 대지와 면사무소 분양 소작지를 얻을 수 있었고, 1달 만인 3월 중순에 주민들의 도움으로 집터를 닦고 지경을 할 수 있었다.

이렇듯 수원비행장은 주민들의 삶에 커다란 변화를 가져다주었다. 수원비행장 건설로 마을 주민들은 여러 지역으로 흩어질 수밖에 없었는데, 평리의 지장개 주민들은 주로 고색리와 탑리(현 고색동 새터)로 이주해 갔다. 장지리 주민들은 반정리, 송산리, 안녕리, 병점리 등으로, 대황교리 주민들은 곡반정리와 망포리 등으로 이주한 사례가 확인된다. 이 과정에서 오랜 세월 주민들의 노력으로 형성되었던 사회경제적 자산, 마을 공동체와 주민 간의 끈끈한 유대감 등 소중한 마을의 역사가 사라져 갔다. 또한 지역 주민들은 근로보국대라는 명목으로 비행장 건설 공사 현장에 끌려가 강제노동을 해야 했다. 태평양전쟁기에는 미군의 수원비행장 폭격을 피해 대황교리에 있던 안룡면사무소과 안룡공립보통학교 등이 용주사로 소개되기도 했다.

## 5. 주민들의 교육열로 만든 안룡초등학교

전통적으로 한국사회에서 아동교육을 담당하던 곳은 서당이었다. 서당은 일제시기에도 지속적으로 운영되었는데, 1913년 수원군 서당 수가 150개, 학생 수가 1,144명이고, 1922년 서당 수가 238개, 학생 수가 2,355명으로 이 기간에 서당의 수는 88개 증가하였으며, 학생 수는 1,211명 늘어났다. 이 시기에도 서당은 전통 교육을 이어가는 중요한 역할을 수행하였다.

<표 11> 1913년과 1922년 수원군 서당

(단위: 명)

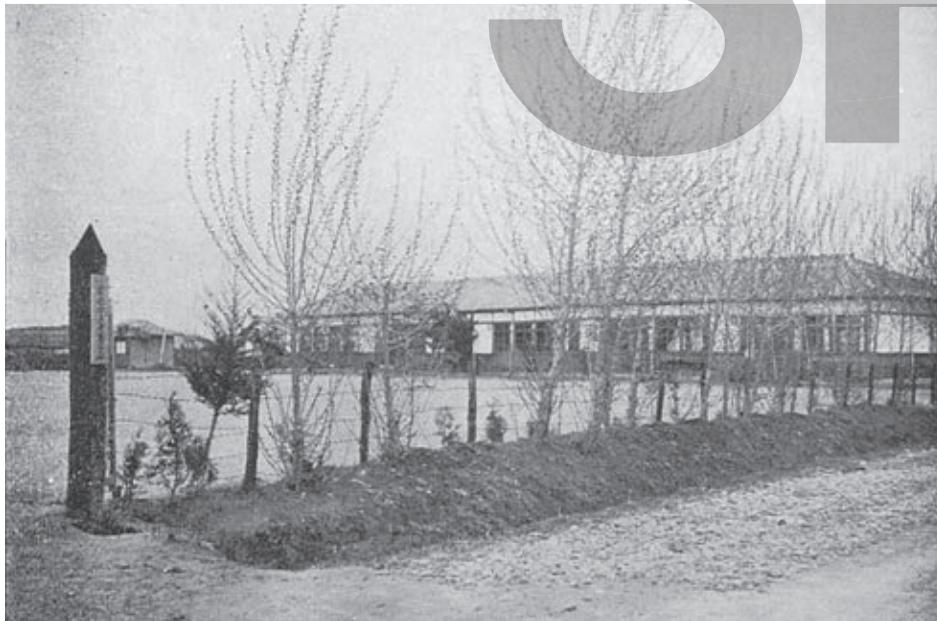
구분	서당수(개소)	남	여	합계
1913	150	1,144	0	1,144
1922	238	2,353	2	2,355

출처: 酒井政之助, 『發展せぬ水原』, 1914, 17~18쪽; 酒井政之助, 『水原』, 1923, 16쪽.

한편 조선총독부는 1922년 조선교육령을 개정하여 일본과 동일한 학제를 조선에 적용하는 '내지연장주의'를 표방하였다. 교육제도 개편의 영향으로 조선 내 보통학교 설립이 증가하였으며, 수원군 안룡면에서도 보통학교 설립이 추진되었다. 안룡면의 보통학교 설립은 1923년 안룡면장 김남소와 지역 유지 박희양 등의 주도로 이루어졌다. 이들은 기성회를 조직하여 기부금을 모집하고 설립안을 작성하였으며, 그 결과 9,000여 원의 기부금이 모였고, 이 중 현금만 2,000여 원에 달하였다. 특히 박희양은 개인적으로 500원을 기부하는 등 적극적으로 참여하였다.<sup>16</sup>

이러한 노력 끝에 1924년 4월 23일 안룡면 대황교리에 안룡공립보통학교의 설립이 인가되었고, 같은 해 9월 11일에 2학급 규모로 개교하였다. 학교의 학구단위는 안룡면 대황교리, 곡반정동, 안녕리, 송산리, 고색리뿐만 아니라 정남면, 태장면, 성호면, 봉담면 일부 지역까지 포함하였다.<sup>17</sup>

그러나 안룡공립보통학교는 식민지배하에 운영되는 교육기관이었기 때문에, 실질



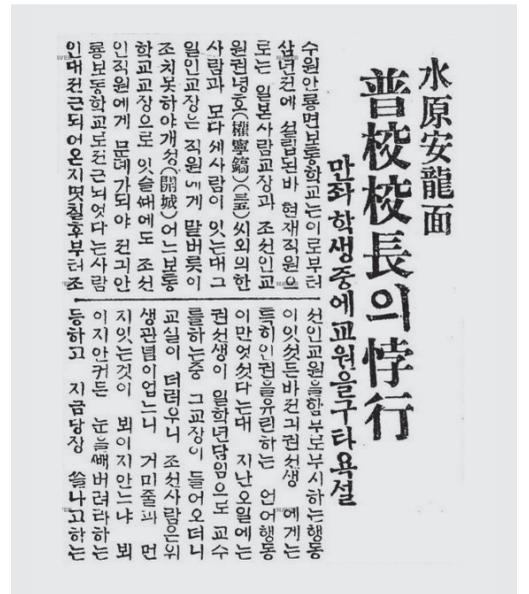
일제강점기 안룡공립보통학교(조선총독부, 『생활상태조사-수원군』, 1929)

적인 운영 주체는 일본이었다. 이에 따라 일본인 교장이 부임하였으며, 조선인 교원에 대한 차별이 존재하였다. 특히, 1926년 일본인 교장이 조선인 교사 권영호를 학내 위생 문제를 이유로 폭행하고 사직을 강요하는 사건이 발생하였다. 권영호는 이에 반발하여 자살을 시도하였고, 이후 일본인 교장이 조선인 교사를 포함하면서 지역사회에 큰 논란이 일었다. 결국 지역 유지들과 학부모들이 나서서 군수와

도지사에게 진정서를 제출하였으며, 문제 해결을 위해 일본인 교장의 전근과 권영호 교사의 이직이 이루어졌다.<sup>18</sup> 이 사건은 단순한 개인 간의 갈등을 넘어 일제강점기 식민지 교육정

책이 조선인을 일본인으로 동화시키기 위한 수단이었으며, 식민지 교육 내 민족 차별이 엄연히 존재했음을 보여 주는 사례였다.

안룡공립보통학교는 1934년 개교 10주년을 맞아 6년제 학제로 개편을 추진하였다. 이를 위해 지역 유지들이 학년연장기성회를 조직하여 기금을 마련하였고, 1942년 5월 31일에 6년제로 정식 전환되었다.



안룡공립보통학교 일본인 교장의 패행을 다룬 기사(『조선일보』 1926년 3월 14일)

<표 12> 1934년 안룡공립보통학교 학년연장기성회

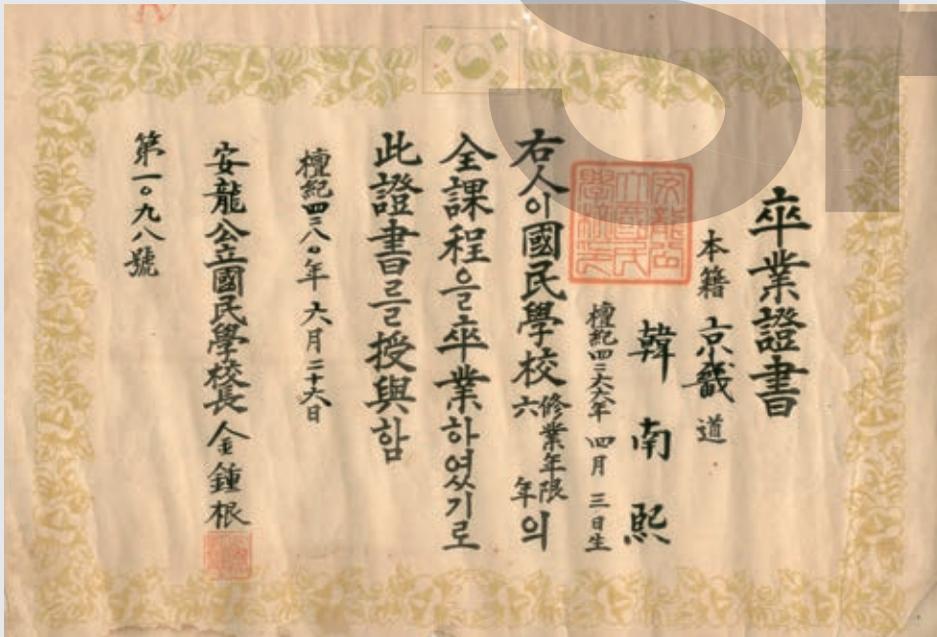
임원	성명	임원	성명
회장	김남소(金南韶)	위원	김성배(金聖培) 외 17명
부회장	이기팔(李起八)	서기	황인수(黃寅秀)-김형교(金炯敎)
고문	송병황(宋秉幌)-박건유(朴健裕) 외 6명	회계	이상원(李相元)

출처: 『조선일보』, 1934년 9월 18일.

이후 태평양전쟁이 본격화되면서 학교는 큰 변화를 맞이하였다. 일본군이 수원비행장을 건설하면서 연합군 폭격의 위협이 커졌고, 이에 따라 1945년 3월 31일 학생



1939년 안룡공립보통학교 졸업사진(안룡초등학교 제공)



1947년 안양공립국민학교 한남희 졸업증서(한규홍 제공)

들은 남녀별로 각각 안룡면 송산리 용주사 학교에서 분리 교육을 받게 되었다. 해방 이후인 1945년 9월 24일, 학교는 원래 자리인 대황교리로 복귀하여 '안룡국민학교'로 개교하였으며, 초대 교장으로 김종근이 취임하였다.

그러나 한국전쟁이 발발하면서 미군이 학교를 강제 점령하여 비행장으로 편입하였고, 결국 안룡국민학교는 폐교되었다. 이에 따라 학생들은 인근 황계리에 위치한 창고를 임시 교실로 사용하며 수업을 이어갔다. 이후 지역 유지들의 노력으로 1951년 10월 30일, 안룡면 곡반정리에 4개의 목조 교실을 신축하여 안룡국민학교가 다시 개교하게 되었다. 이로써 안룡국민학교는 지역사회 인재를 키워내는 역할을 지속할 수 있었다.

SRI

수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

수원학연구센터

# SRI

## 수원시정연 연구센터 SUWON RESEARCH INSTITUTE 수원학연구센터

### 註

1. 『정조실록』 권49, 정조 22년 10월 19일.
2. 『순조실록』 권5, 순조 3년 5월 21일.
3. 한동민, 『수원을 걷는다』, 2012, 수원박물관, 222쪽.
4. 『황성신문』 1901년 1월 18일. 광무(光武) 2년 9월 6일에 경부철도 교설(敷設)을 일본경부 철도회사에 준허(准許)하였는데 ... 그 선로가 경성으로 충청, 전라, 경상, 삼도를 횡관(橫貫)하니 이 삼도는 전국 중 호구(戶口)가 조잡하고 물산이 요족(饒足)한 지방인데 열군(列郡)의 각 시장 군회처에 정치장 합 44소를 다음과 같이 설치할 예정이더라. 정치장 한성남문 밖, 노량진, 영등포, 시흥 석파현(石坡峴), 과천 안양상(安陽傷), 수원성의 서쪽 대황교(大皇橋), 오산(梧山), 진위읍(振威邑), ... 부산항(釜山港).
5. 『승정원일기』 순종 2년(1908년) 9월 4일.
6. 한동민, 『수원을 걷는다』, 2012, 수원박물관, 222쪽.
7. 『동아일보』 1947년 11월 27일.
8. 원대황교 좌측 난간에 다음과 같이 기록되어 있다.  
원명 : 대황교/ 원위치 : 화성군 태안면 황계리/ 이설 : 1970년 10월 21일/ 이설사유 : 폐교(廢橋)로 방치되어 석재 일부만 남은 것을 그 사적가치를 인정되어 그 남은 원재만을 편취하여 이곳으로 이설한 것임./ 공(工) 화성군.
9. 『본부대황교작라죄인등행사문인(本府大皇橋作擘罪人等行查文案)』, 1891.
10. 현릉원의 최고 책임자인 현릉원령은 2명이 임명되었으며, 대부분 종5품 이상의 관직을 지낸 후 배치되었다. 원릉들은 일정 기간 재임한 후 지방관이나 중앙 관서로 이동하는 경우가 많았으며, 특히 정조는 왕실과 직접 연관된 인물이나 사도세자를 구하려 했던 이들의 지신을 우선적으로 임명하였다. 이후 정조 후반기에는 노론(老論) 계열의 핵심 가문 출신들을 원릉으로 임명하여, 현릉원의 운영을 안정적으로 유지하려는 정치적 목적도 반영되었다. 원릉 2인이 운영하던 체제는 1799년 이후 원령 1인과 참봉(參奉) 1인으로 변경되었으며, 참봉도 노론 가문 출신들이 많았다.
11. 이서(吏胥)와 군교(軍校)를 통칭(通稱), 관료(官僚) 계급(階級)과 평민(平民) 계급(階級)의 중간(中間)을 차지하였다.
12. 『본부대황교작라죄인등행사문인(本府大皇橋作擘罪人等行查文案)』, 1891.
13. 『본부대황교작라죄인등행사문인(本府大皇橋作擘罪人等行查文案)』, 1891.
14. 오영섭, 「을미의병운동의 정치사회적 배경」, 『국사관논총』 제65집, 268~270쪽.
15. 한준옥, 『회고록』.
16. 『조선일보』 1923년 12월 2일.
17. 수원시, 『수원의 동족마을』, 2006, 363~364쪽.
18. 「수원 안릉면 보고 교장의 패행」, 『조선일보』 1926년 3월 14일.

002

수원비행장 이주민들이 만든 마을,  
고색동 새터



SRI

# 수원시정연구원

SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구센터

## 1. 비행장에 터전을 빼앗긴 사람들, '새터'를 만든다

제2차 세계대전이 한창 진행되던 중, 일제는 수원에 비행장 건설 계획을 세우고 각지의 사람들을 근로보국대로 동원하여 활주로를 닦았다. 비행장이 들어설 수원군 안룡면 장지리·평리·대황교리·고색리 마을의 주민들은 어느 날 갑자기 살던 집을 떠나 낯선 곳으로 강제 이주하게 되었다. 주민들은 새로운 집터와 경작할 농지를 찾아 사방으로 흩어졌는데, 대개 고향과 가까운 안룡면과 일흥면, 태장면 등으로 이주해 갔다. 그 중에는 주민들이 함께 집단적으로 이주하여 새로운 마을을 만든 경우도 있었는데, 그 대표적인 마을이 고색동 새터이다.

1944년 고색리 지장개(현 평리동)와 배다리, 장지리 주민들 가운데 27가구는 당시 일왕면 답리 540번지 야산 아래로 집단 이주하였다. 이 지역은 병구재라고 불리던 곳으로 농대산 아래에 있어서 무덤을 쓰기도 하는 곳이었다고 하니 마을이 들어서기에 좋은 입지는 아니었다. 그러나 일제는 이곳으로 사람들을 집단 이주시켰다.

장인순 : 해방 전에 생겨 가지고, 여기가 처음에는 저기 평리동에서 있다가 비행기장 안에 평리동에서 있다가 비행기장이 생기면서 여기 이제 옛날에 왜정시대 때 여기 이제 동산농장이라고 있었는데 비행기장이 생기면서 일본 사람들이 저 동산농장에 이제 마을을 조성해 준 거지. 딱딱 해서 한 30가구 정도를.

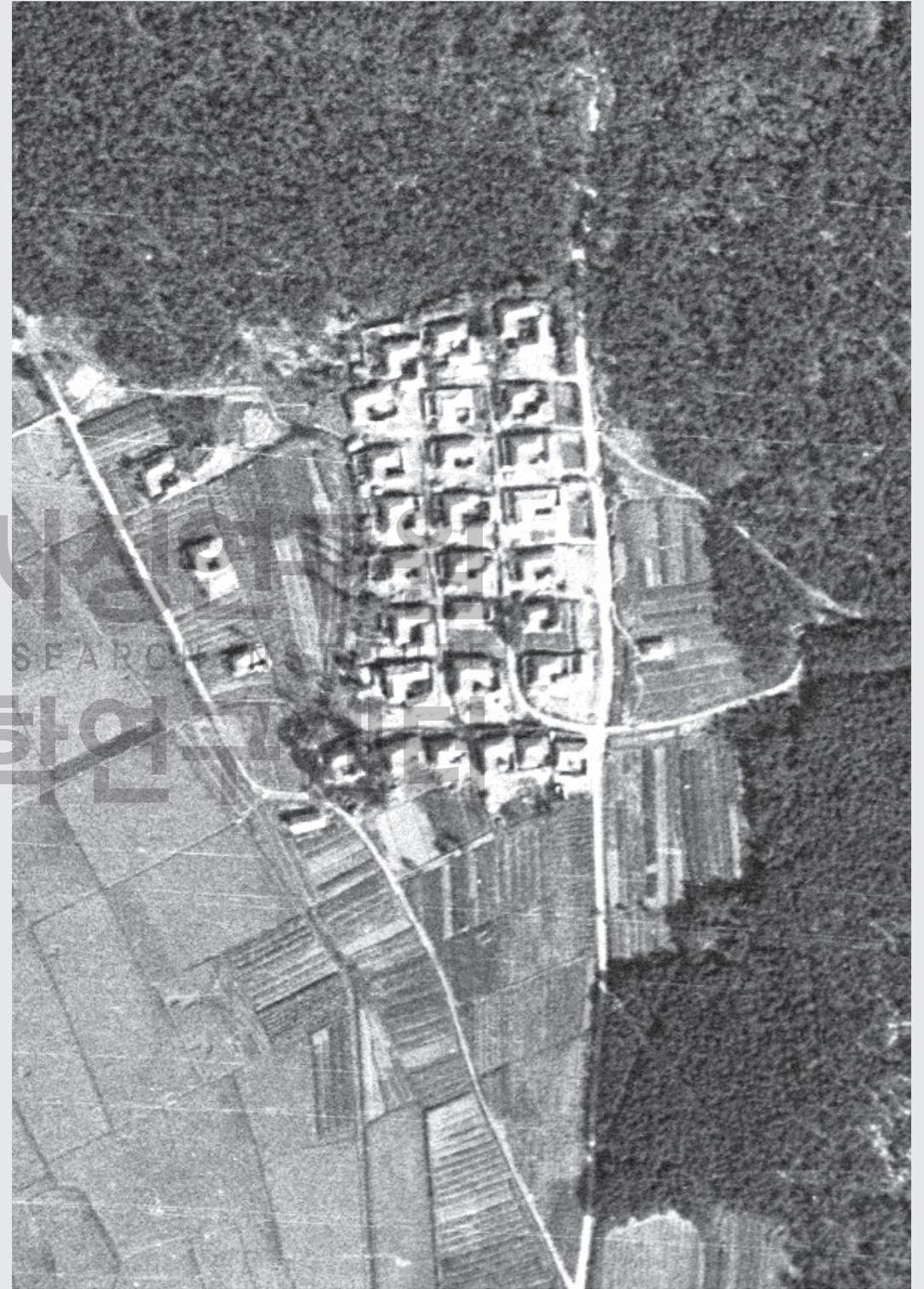


1910년대 논경지로 이루어진 안룡면 고색리 지장개 일대와 일형면 탑리 540번지



1947년 새터(수원시 항공사진서비스 제공)

수원시  
SUWON RESEARCH CENTER  
수원학연



1966년 농대산 자락에 자리한 새터(수원시 항공사진서비스 제공)



2022년 새터(김승알 제공)

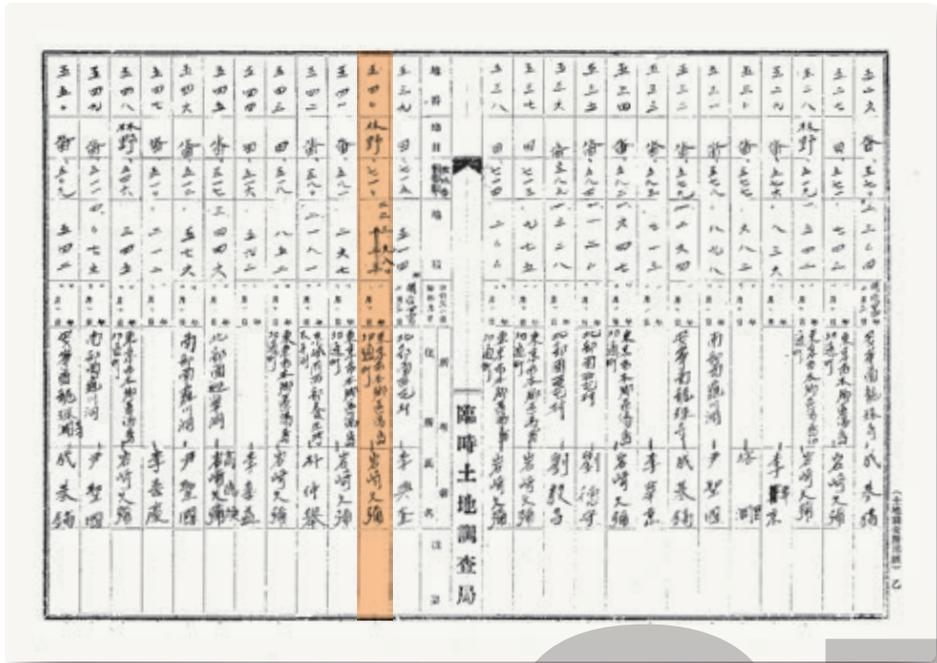
집터는 한 가구당 100여 평 규모로 구획하여 새끼줄로 표시한 채 분배되었다고 한다. 7칸씩 3줄과 마을 입구에 가로로 나란히 6칸으로 총 27칸의 집터는 길을 내고 우물을 파면서 조금씩 차이가 생겨 100~160평에 이르는 다양한 규모가 되었다.

장인순 : 그러니까 여기 기럭(기럭지)이 딱 맞는데 딱딱 구역이 112평씩 노놔 줬어요. 딱딱 노놔 줬는데 이 가운데 길이 이제 여기 우물이 있기 때문에 우리가 제일 우물이 있으니까 이 길이 나와야 되니까 들어서 지어라 그래서 여기가 우리가 104평이고 뒷집이 길이 있고 그러니까 한 120 몇 평 되고 117평인가 114평씩 똑같이 나눠준 거거든요.

이호정 : 옛날에 새끼줄로 그냥 금을 긋고 이렇게 띄고 여기 너네 해라 너네 해라 이렇게 지정해 준 거야 일본 사람들이. 그래서 다 대개 한 100평인데 네 우리 집만 지금 160평 되는 게 저 길 길을 이제 우리 끝이니까 너네 길이 이제 우리 붙어서 우리가 좀 평수가 많아요. 우리는 160평이고.

새 땅에 집을 짓는 것은 각자가 알아서 할 일이었다. 여유 있는 사람이야 좋은 집을 지을 수 있었겠지만 그런 사람은 몇 안 되었고, 대부분은 소작농으로 살던 사람들이었기에 이전에 살던 집을 해체해서 옮겨 지었고, 움막집도 있었다고 한다. 옛날 초가집들이 좋은 재목으로 지은 집은 아니었을 텐데, 그것을 해체해서 지게로 지어 날라 다시 사용하다 보니 기둥이 부러지고 하는 바람에 상투기둥으로 지은 집들이 많았다고 한다.

한옥을 지을 때 기둥 위에 보와 도리를 얹어서 뼈대를 세우는데 이때 기둥머리 네 귀퉁이를 남기고 가운데를 파서 보와 도리를 끼워 맞춘다. 그런데 이미 사용했던 기둥을 다시 사용하려 하니 이런 사갈트기가 불가능하여 기둥머리를 상투머리처럼 축을 길게 만들어서 사용했다는 것이다. 상투기둥은 옛날에 민가를 허술하게 지을 때 사용하던 방법이다.



1911년 일형면 탐리 540번지 소유자 이와사키 하시야(岩崎久彌)  
1944년 미쓰비시 계열 동산농사주식회사 소유 임야에 새터 마을이 만들어졌다.

이호정 : 여기다 그냥 옮겨다 진 거여 다. 그래서 헐다가 보니까 기둥이 그냥 부러지고 그래서 그걸 못 쓰고, 아까도 얘기했지만 상투기둥을 지었다니까, 그것도 그때만 해도 마차가 있어? 리카도 없어요. 전부 저 나른 거야. 부모님들이, 노인들이.

집을 짓기 전에 터를 다지는 것은 집의 기초를 튼튼히 하는 매우 중요한 과정이다. 단단하게 터를 다지고 그 위에 기둥을 세워야 하는데, 이주 당시 여러 집이 일시에 짓다 보니 터를 제대로 다지지 못했던 모양이다. 초가지붕을 새로 해서 없기를 여러 번 반복했더니 무게를 이기지 못해 지붕이 내려앉는 경우도 생겼다고 한다. 결국 새터 사람들은 초가지붕을 걷어내고 슬레이트로, 함석으로 지붕을 덮었다. 반듯하게 구획된 공간에 집을 지은 새터 마을은 사택촌 같은 경관이었다고 한다. 몇 집은 수수대와 호밀짚을 엮어서 울타리를 두르고 싸리문으로 대문도 세웠다. 지붕을 엮는 재료만 바뀌었을 뿐 집체는 오랫동안 처음 형태를 유지했기 때문에 새터의 마을 경관은 50년 가까이 변함없었다고 한다.

장인순 : 옛날 사택마냥, 지금 사택 진 거, 다 초가지붕으로 라인을 맞췄다고 보면, 딱딱 있잖아요. 지금은 개인적으로 지어서 그런데, 딱 맞춰진 건데, 지금은 이제 각자 지니까, 안 짓고 그냥 있는 집들은 대개가 맞아요. 저쪽 요 위에 집도 저기 보면 이 추녀들이 안채 추녀들이 딱 다 맞았어요. 새로 진 집들은 틀려도.

새터 사람들은 살던 마을이 비행장에 수용되는 바람에 강제로 이주하게 되었으니 집터를 무상으로 받은 것이라 생각하고 별다른 행정절차나 조치 없이 그냥 살았던 것 같다. 그러나 새터는 동산농사주식회사 소유지에 조성되었기 때문에, 해방 후 적산으로 국가에 귀속되었다. 새터의 집들은 모두 건물등기가 없는 무허가건물이었다. 새터 사람들은 이러한 상황을 한참 후에 알게 되었다고 한다. 이주 당시 상황을 증명할 수 있는 근거를 찾으려 노력했지만, 일제강점기의 일이라서 근거가 될 만한 무엇도 남아 있지 않았다.

갑자기 이주하는 바람에 튼튼하게 짓지 못했던 집은 초가에서 슬레이트와 함석으로 지붕만 교체했을 뿐 점차 퇴락해졌다. 여유가 있는 사람들은 집을 새로 짓고 싶었지만 남의 땅에 집을 짓고 사는 격이니 신축하는 것이 달가울 리 없었을 것이다.

이호정 : 이제 여기 일제 집들도 짓고 그러려고들 생각들도 해다 보니까, 전부 국유지거든. 등기가 없는 거야 이제. 그러니까 일본 사람들이 갈 때 그 서류가 못 찾는 거야. 그걸 찾아야 되는데 그게 못 찾아져. 그래서 이 법률사무소에서 그거 찾느라고 했는데 못 찾았어요.

1960년대 말에 새터 사람들은 집터를 사려고 시도한 적이 있었다. 국유지 매입은 일반 사유지 매입과 달라서 법적인 절차를 거쳐야 한다. 그런데 당시에는 어떤 공무원의 도움을 받아 한 집이 시범적으로 매입을 시도하여 평당 180원에 땅을 샀다고 한다. 편법이 동원된 듯한데, 어찌 됐거나 첫 시도가 성공하자 새터 주민들은 본격적으로 자신들의 집터를 매입하고자 하였다. 주민들이 각자 명의로 집터를 매입하면 성공하기 어려울 것 같아 한 사람 명의로 전체 토지를 매입한 후 실측을 통해 집집마다 분할하는 계획을 세웠다고 한다. 매입가격은 평당 200원으로 잡았다. 그런데 주민 한 명이 '주변을 들쭉시키고' 다니는 바람에 조심스레 진행되던 계획이 외부에 알려지게 되었고 결국 매입 작전은 물거품이 되고 말았다고 한다.

결국 새터 사람들은 1978년경에 합법적으로 평당 3,500원에 자신의 집터를 매입하였다. 그러나 당시 모든 주민이 집터를 매입한 것은 아니었고 이들은 여전히 국유지에 살고 있다. 새터의 땅값은 계속 상승하였고, 2020년대 들어 국유재산을 관리하는

# SR

## 수원시정인문연구원

### SUWON RESEARCH INSTITUTE

## 수원학연구센터



새터 마을을 동서로 가로지르는 골목



새터 마을 골목(서둔로39번길 12-1~12-23)

초가지붕의 형태가 남아 있는  
새터 가옥 지붕(서둔로39번길 12)



옛 모습을 간직하고 있는 가옥(서둔로39번길 12)

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

한국자산관리공사에서 평당 700만 원에 매입할 것을 권했다고 한다.

## 2. 새터 사람들

사람이 살지 않던 곳에 새롭게 조성된 마을은 '새터', '새말', '신기', '신촌' 등의 이름이 붙여졌다. 수원비행장 건설로 대대로 살아온 마을을 떠난 사람들이 탑리 농대산 아래로 이주해서 만든 마을도 '새터'라는 이름이 붙었다. 새로 들어선 마을은 탑리3구가 되었고, 이주민들은 새터의 원주민이 되었다. 새터는 이주 당시 수원군 일왕면 탑리에 속했다가 1963년 수원시 탑동으로 편입되고 다시 탑동에서 고색동으로 편입되어 현재는 고색동에 속한다.

새터는 다섯 가구가 이주한 장씨를 제외하면 각성바지여서 텃세 같은 것은 없었다고 한다. 또한 원래 같은 마을에서 살던 사람들이 이주한 것이기에 낯선 사람들과 어울리면서 적응해야 하는 어려움도 없었을 것이다. 새터로 이주한 가구 가운데 전남 화순에서 올라온 두 가구가 있었는데, 아마도 일자리를 찾아 올라왔다가 마을이 강제 이주하면서 함께 새터로 온 것으로 보인다. 이주 당시 상황을 기억할 수 있는 사람은 이제 모두 세상을 떠난 탓에 그들이 어떻게 새터로 오게 되었는지는 확인하기 어렵다.

어느 마을이든 그 마을의 '어른' 혹은 '리더'가 있게 마련이다. 새터에서는 김계환과 홍성기 두 사람이 그런 역할을 한 것으로 보인다. 두 사람이 어떤 공부를 얼마나 했는지 알 수 없으나 한자에 능통했다고 한다. 그래서 새터 사람들은 서류 작성할 일이 있을 때마다 두 사람을 찾아가 부탁했다는 것이다.

새로 생긴 마을이라고 전쟁이 비껴가지는 않았다. 6·25전쟁 당시 농대산에 전차 격납고로 사용한 굴이 있었고, 새터 마을 앞 논에서 칠보산을 향해 대포 사격을 하기도 했다고 한다. 피난을 떠난 사람들도 있었고, 폭격으로 부서진 집들도 있었다. 남아 있던 사람들은 폭격이 시작되면 마루 밑에 들어가 숨었다고 한다.

정인순 : 여기 농대 연습림이 있어가지고 탱크들이 많았대요. 그리고 여기 그 전에 보면 여기 굴이 있어. 방공호가. 여기서 칠보산을 같이 해서 인민군들이 들에다 놓고 쏘고 그랬다고 그랬는데 난 거기까지 얘기만 들었지. 근데 그전에 우리 어렸을 때 보면 농대 연습림 있는 데, 그 방공호들이 탱크도 다 있었다고. 지금은 다 없어졌는데.



새터경로당

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

6·25전쟁 당시 새터에도 반동분자로 몰려 죽을 고비를 넘긴 사람이 있었다. 마을에서 가장 큰부자였던 장지리 출신의 김계환은 당시 인민위원회 활동을 했던 문씨에 의해 용인 메주고개로 끌려가 총살당할 뻔했다고 한다. 그러나 김계환은 집단학살 현장에서 구사일생으로 살아남았고, 문씨는 서울로 도주하였다. 화순 출신의 문씨는 먹고살기 어려운 형편이라서 김계환네 일을 해 주고 도움을 받았던 모양인데, 이 일로 인해서 그의 부인과 자녀도 집을 팔고 서울로 떠났다고 한다. 문씨네 집은 다른 새터 주민이 사서 이사하였다.

새터 사람들은 주변 마을과 교류가 별로 없었다고 한다. 새터가 속했던 탑동과 고색동의 마을들과 거리가 멀었기 때문이라는 것이 마을 사람들의 생각이다. 그나마 아이들은 학교에서 다른 마을 아이들과 만날 수 있었고 이 학연으로 사회적 관계를 유지할 수 있었지만, 서수원 지역이 개발되면서 주거지가 확장되기 전까지 새터는 외딴 마을 같았던 모양이다.



지붕 개량을 마친 1977년 새터(수원시 항공사진서비스 제공)

# 수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구센터



새터 마을 사람들(이호정 구술)

① 주민 성명에 색이 있는 경우는 아직도 가족들이 거주하고 있는 세대이고, ② 대지에 색이 있는 곳은 토지를 구입하여 소유한 집이며, ③ 井는 우물이 있던 자리이다.



마을 이야기를 하고 있는 이호정

이호정 : 나는 이 고색동 사람을 몰랐었어요. 우리 또래들도. 일로 갈 일이 없어. 일로 그냥 곧장 넘어가는 거야. 넘어가서 평동 다리에서 이렇게 가니까. 이제 한 40대 돼가지고 이제 얼굴들 서로 알고 그랬지 몰랐어요.

새터는 처음부터 탑동보다 고색동 생활권이었다고 볼 수 있다. 탑동 중심가로 가려면 뒤에 농대산이 막혀 있지만, 새터에서 500m가량 떨어진 매송고색로의 작은말삼거리 일대에 옛 고색의 상권이 형성되어 있었다. 이곳에는 양조장도 있었고, 방앗간도 있었고, 잡화점도 있었다. 물론 수원역 앞 매산시장이 아주

먼 거리는 아니었지만, 급히 필요한 생필품 정도는 삼거리 잡화점을 이용하였다. 마을에서 가장 가까운 학교도 고색초등학교였다. 고색초등학교는 1946년 9월에 안용초등학교 오목천분교로 개교한 후 1950년 고색국민학교로 승격하였다. 새터 주민의 구술과 고색초등학교 자료에 의하면, 새터 아이들은 이주 후에 구운국민학교, 세류초등학교 등에 입학하였다가 고색초등학교 개교 후에는 고색초등학교로 전학하거나 입학한 것으로 보인다. 1954년 서둔초등학교(현재 서호초등학교)가 개교한 후 탑동은 서둔초등학교 학군이었지만 통학 거리를 감안하여 새터 사람들에게는 선택권을 주었다고 한다. 그래서 70대 이상 된 새터 주민들의 출신 학교는 서둔초등학교, 세류초등학교, 고색초등학교 등으로 다양하다.

이호정 : 일왕국민학교를 다녔는데 일왕국민학교가 웃거리 가면 그 방앗간이 하나 있었어요. 이렇게 일로 내려오는 길에 웃거리 사거리에서 이렇게 내려오면 오른쪽에 방앗간이 있었는데 그게 학교야. 일왕국민학교였는데 3일인가 다니다가 쫓겨났어. 그래가지고 세류국민학교로 간 거야. 탑동 사람들은 매산국민학교를 가고 우리는 집이 멀다고 세류국민학교를 보내 주는 거야. 고색국민학교가 없었어요. 그 후에 생겼어.

정인순 : 우리 때는 서호초등학교도 갈래면 가고 고색초등학교도 갈래면 가고 서로 그때 학교에서 자



# 수원시정리구원

## SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구센터



마을 앞에 자리한 한국 SGI 수원문화회관 건물

기 본인한테 맡겨 놓은 거야. 그래서 여기 사는 사람 서호초등학교 간 사람들도 있고 고색초등학교 간 사람도 있고 그래. 학군은 서호초등학교 학군인데, 그래서 탑리 3구랑 저 푸른지대 있는데 거기 있는 사람들도 고색으로 다닌 사람도 있고 가까운 데로 간 사람도 있고, 글로 가는 사람도 있고, 그때 자기들 각자 알아서 하는 거니까, 그때 우리들도 반씩 나뉘었어요. 이집 저집들은 서호초등학교 다니고 우덜은 고색초등학교 다니고.

1980년대 중반에 매송고색로에서 새터로 들어오는 도로 입구에 있는 수원문화회관이 들어섰다. 우리나라에서는 일명 ‘남묘호랑개교’로 알려진 일본의 신흥종교 SGI(창가학회) 시설인데, 당시만 해도 한국 SGI는 사회적 인식이 좋은 편은 아니었다. 그런데 새터 사람들은 한국 SGI 수원문화회관이 마을 바로 앞에 들어서는 것에 별로 반대하지 않았다고 한다. 그 자리는 고색동 벽돌공장에서 토취장으로 사용하던 곳이라서 흙을 파내고 생긴 커다란 웅덩이가 있었는데, 쓰레기매립장으로 사용되었던 모양이다. 파리가 날리고 냄새도 나고 해서 미관상, 위생상 좋지 않던 장소에 건물이 들어서게 되니 새터 사람들로서는 그 건물의 용도가 무엇이든 쓰레기장보다는 낫다고 생각했을 것이다.

그러나 현재 건물을 신축할 때는 상황이 달랐다고 한다. 처음 들어설 때 2층이던 한국 SGI 수원문화회관 건물이 2000년대 초반 5층 높이로 높아졌고 규모도 더 커졌다. 이전 건물보다 높게 짓는 바람에 길에서 새터 마을이 보이지 않게 되어 한국 SGI 수원문화회관과 일부 새터 주민들 간의 갈등이 있었다고 한다. 새터 마을 입장에서는 마을 앞을 수원문화회관이 막아 버린 것과 다름없는 상황이었을 것이다.

장인순 : 땅 파가고서 이제 저 쓰레기를 갖다 놓은 거였다고, 그러니까 이제 파리하고 동네 앞에 저기 지저분했잖아. 이제 그거 짓는다니까 또 그냥 그냥 놔뒀지. (중략) 동네 앞을 막는다고 그러는 말들은 있었는데.

### 3. 농사로 일구어낸 새터의 삶

새터 사람들은 이주 전에도 이주 후에도 농사를 지었다. 비행장 동네에 땅을 가진 사람은 이주 후에도 농사를 지러 다녔고, 소작을 하는 사람들은 새터 주변의 동산농장에 땅을 얻었다고 한다. 1950년대 수원시 항공사진을 보면, 새터는 거대한 농토 한가운데



이호정 소유 농지의 상환증서(이호정 제공)

# 수원시정연구원

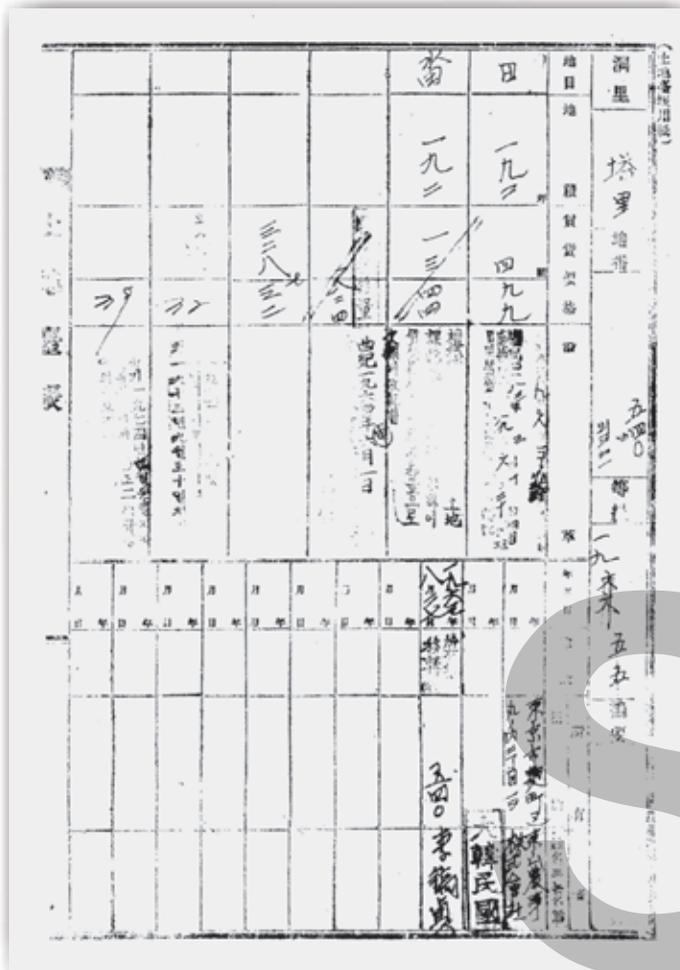
## SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구센터

때있는 것처럼 보일 정도로 마을 주변이 거의 농경지였다. 동산농장 소유지는 해방 이후 국유지로 귀속되었다가 농지개혁 때 소작인들에게 분배되어, 새터 사람들은 15년을 상환으로 매년 추수가 끝나고 바로 분할 상환하는 조건으로 자기 농토를 가질 수 있게 되었다. 이호정은 1963년까지 상환하고 받은 상환증서를 지금도 보관하고 있다. 새터 사람들이 분배받은 마을 주변 농토는 서호천과 멀지 않기 때문에 논에 물을 대기는 좋은 입지였다. 서둔동 잠업시험장 안에 설치된 소보, 서호천 수인선 협궤 철교 아래쪽에 설치된 중보에서 물을 가져올 수 있는 고래실논이었다. 잠업시험장은 뽕나무밭 주변으로 풀이 많아서 소꼴을 베기에도 좋았다고 한다. 그래서 새터 쪽 논 한 마지기를 팔면 조원동 산골짜기 논 대여섯 마지기를 살 수 있었다고 한다.

장인순 : 여기 농토 한 평이면 저 장안구 운동장 있는 데 한일합섬 있는 데 거기 네 평 다섯 평을 산땀던 거야. 그러니까 땅이 좋았다는 거지. 고색이가. 물고 내리면 서호저수지가, 서호저수지는 저쪽이지만, 구운저수지와 일왕면 저수지가 다 달는다 이거여. 그래서 농사짓기 좋다고 여기가.

새터는 인근의 마을에서 뚝 떨어져 있어서, 이주할 때 속했던 탑동의 마을과도, 행정



이호정 소유 농지 토지대장  
 소유권이 동산농사주식회사에서  
 대한민국으로, 그리고 이호정으로  
 변경되는 것을 알 수 있다.

구역 변동으로 편입된 고색동 마을과도 거리가 멀어서 마을 간의 교류는 많지 않았다고 한다. 그래서 농사를 짓는 데도 새터 사람들 간의 품앗이가 많았다고 한다. 가족의 노동력이 기본이었음은 물론이다. 농기계가 본격적으로 도입되기 전까지 일손이 필요한 농번기에는 배양리에 거주하던 피난민들이 품을 팔러 왔다고 한다. 배양리에는 일명 '수용리'라고 불리던 피난민촌이 있었다고 하는데, 이들은 품을 팔며 생계를 유지한 것으로 보인다.

정인순 : 자작들 했지. 거의 다가 여기 자작들 하고, 농사철에 모자라면 저기 수용리에서 넘어온 사람들, 배양리 거기 이북에서 넘어온 사람들이 많은데, 거기 사람들 불러다 했지. 거기가 몸뚱이만 넘어

와 가지고 이래저래 인력들이 있고 그러니까 이렇게 많이 다녔다고. 때루다 지어가지고 그룹을 지어가지고.

밭에서 농사지은 야채를 수원역 앞 매산시장에 내다 파는 집들도 있었다. 현금을 만지기 어려운 농촌에서 소액이라도 매일 돈을 벌 수 있는 야채 장사는 살림에 많은 도움이 되었다. 매산시장의 상회에 위탁판매하는 경우도 있었지만 노점에서 직접 야채를 파는 사람들도 있었다.

탐동에서 새터로 시집온 이범례는 20년 넘게 매산시장에서 야채 노점을 했다. 외아들인 남편이 신혼 때 방위로 복무하고 있어서, 농사도 어렵고 집안에 돈을 버는 사람도 없었다고 한다. 그래서 시어머니가 야채를 가지고 매산시장에 나가 노점상을 시작하였다고 한다. 이범례가 시집오기 전까지 살림을 도맡아 하던 막내 시누이도 이범례에게 살림을 맡기고 대한방직에 취직하였다. 그리고 첫 월급으로 리어카를 구입하였다고 한다. 이범례는 이 리어카로 몇 년 간 시어머니의 노점에 야채를 실어나르다가 환갑이 다 된 시어머니의 노점을 이어받았다.

이범례 : 힘들어하시니까 어머니 쉬라고 하고 가지지 못하게 하래. 그래 그럼 누가 갖다 팔아. 이거 팔아서 썩는데, 그때부터 내가 이제 끌어야지. 여기서 이제 야채 심어가지고, 배추니 뭐니 조금 묶어서 한 리어카 여기서 끌고 매산시장 20분이면, 뛰어난 거죠. 한 리어카 그걸 끌고 매산시장에 가면 20분이 안 걸렸어. 그렇게 걸음이 빠르고. 처음에, 탐동이 친정이니까 거기서 매산시장이 보장아요. 탐동이 친정이니까 누가 볼까 봐. 가지고 가면 창피해서 어디가 숨고 그랬는데, 나중에는 뭐 창피한 거, 그거 안 하면 안 되니까. 그래서 조금씩 팔아서 이걸, 없잖아 생활이, 아무것도, 돈이 없으니까 엄청 어렵죠.

혹시라도 친정 동네 사람들이라도 만날까 봐 마음을 줄이기도 했지만, 그렇게 해서라도 벌어야 살림에 보태고 아이들을 가르쳐야 한다는 일념으로 리어카에 야채를 싣고서 매산시장으로 향했다고 한다. 점포가 아닌 노점은 고달팠다. 단속이라도 나오면 단속반과 술래잡기라도 하듯이 피해 다녀야 했다. 그렇게 노력한 덕분에 이범례는 4남매를 모두 대학까지 가르쳤고, 새터에서 자식농사를 가장 잘 지었다고 자부한다.

#### 4. 새터 마을 소 잡는 날

음력 7월 논농사를 마치고 즉, 호미씻이를 하고 나면 마을에서 소 한 마리를 잡아서 분배했다고 한다. 큰일을 마치고 여름철 몸보신도 할 겸 수원우시장에 가서 소 한 마리 사다가 잡았다. 새터에서는 주로 매송면 어천저수지 아래에 있던 도살장에서 소를 잡아왔다고 한다. 인근 평동에 도살장이 있었지만 비용 때문이었는지 어천저수지 아래의 아마도 무허가였을 것으로 짐작되는 도살장에서 소를 잡아 왔다고 한다.

도살장 바로 옆에는 고기 맛이 좋기로 소문난 식당이 있었다. 그 식당 안쪽으로 들어가면 도살장과 맞붙은 벽에 구멍이 있었는데, 도부들이 도축한 소나 돼지의 맛있는 부위를 잘라서 그 구멍으로 던지면 구멍 아래의 그릇으로 떨어지게 되어 있었다. 식당 주인은 그 고기를 가져다가 손님들에게 내었고, 도부들은 나중에 고기값을 받아 갔다. 도부들은 고기 주인에게 고기 한 점 먹어도 되느냐고 묻고 허락을 받아 일 정량을 잘라서 식당으로 던지는데 만약 물었을 때 안 된다고 하면 더 좋은 부위를 감추고 주지 않을 수 있기에 오히려 손해가 심했다고 한다.



새터의 오래된 가옥

**SR** 수원시장연구편  
 SUWON RESEARCH INSTITUTE  
 수원학연구센터

이호정 : 거기가 고깃집이야. 돼지 뭐 이런 거 구워 먹고 그러는 집인데, 그 집 뒤쪽에 가면 구멍이 이만한 게 있어 벽에 그게 바로 도살장이야. 그게 도살장 구멍이여. 그럼 이 잡는 사람 뭐야. 그 사람들이 여기 발라다가 맛있는 거 싹 잘라서 획 던지는 거여. 그럼 그 집으로 떨어져. 그게 고기 최고지. 맛있지. 그리고 그거 나중에 끝내고 와서 자기 돈 받아가는 거여. 도둑질 하는 거예요. 이게 띠어 먹는 거예요.

소를 잡아서 가져오면 새터 사람들은 각자 원하는 양만큼 가져갔다. 고기값은 매년 가을 추수가 끝나고 지불하였다. 비용이 많이 들기 때문에 매년 소를 잡지는 못했지만, 몇 년에 한 번씩은 소를 잡았다고 한다. 이렇게 해야 소고기를 먹을 수 있었다. 새터에는 공동 우물이 세 개 있었다고 한다. 마을회관 옆에 있던 큰 우물을 중심으로 두 개의 작은 우물이 더 있었는데, 가뭄이 들면 작은 우물의 수량이 줄어서 큰 우물을 주로 사용하였다고 한다. 큰 우물은 대동우물이라고 하여 칠월 초하루에 간단하게 상을 차려 놓고 우물고사를 지냈다고 한다. 상수도 보급 이후 우물은 모두 폐쇄되었다.



마을을 안내하고 있는 이호정

새터에도 농악대가 있었다고 한다. 호미씻이를 할 때, 정월대보름 지신밟기 할 때 농악패가 장단을 치며 놀았다. 그러나 사람들이 떠나고 새로 들어오고 하면서 인원이 자꾸 줄어들면서 30년쯤 전에 없어졌다고 한다.

장인순 : 농사철에, 사람들이 있어서, 각 집에 있어서 한 20명 정도 되고 그래서 괜찮았는데, 세월이 가면서 사람들이 없으니까 손발이 안 맞게 못 했지. 그래서 한 30년 전에 없어졌을 거예요. 다 갖다 버렸을 거예요.

새터 마을은 한 가족처럼 지냈다. 이주민이라는 동병상련의 정을 나누어서였을까 우리의 옛 정서라서 그랬을까. 누구네 제삿날이나 생일이면 동네잔치가 벌어지곤 했다.

이범례 : 지금은 잔치를 안 하고 생일도 안 하지만 옛날에 그냥 한 집안이에요. 잔치해도 다 가서, 이제 잔치 한다면 식구 다 가서 차려서 다 하고, 또 생일도 이렇게 지금은 안 부르죠. 생일 하면 부르면 다 동네 불러서, 한 집안이에요. 근데 지금은 몇 집이 그냥 인사도, 들어와도 말도 안 하고 살고 그래고. 지금 많이 그러는데, 그냥 다 돌아가시고, 그냥 한 가족 같았어요. 제사 지내면, 우리 제사 지내면, 그러니까 제사 지내려면 3일 걸려야 돼요. 하루는 장 봐다 봐야죠. 그 전날에는 대청소하고, 이제 그날은 제 부침개고 죄 차려서 제사 지내요. 그러면 제사 지내고 아침부터 다 불러서 또 이웃(이웃) 불러서 또 제사 지낸 거 다 못 먹으니까, 그렇게 했어요.

# 수원시정연구원

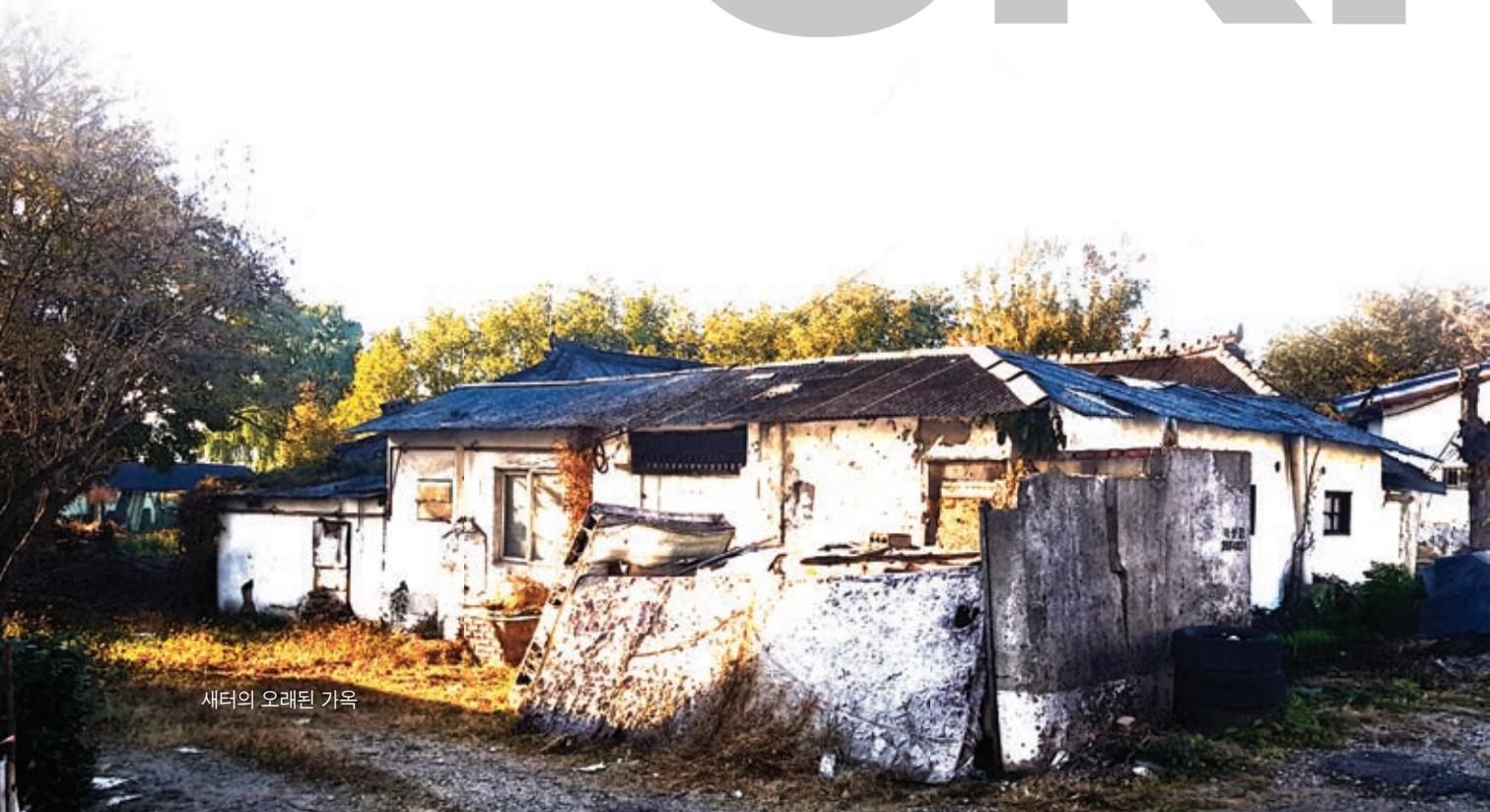
SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구센터

제보자

장인순(1952년생) 새터 마을 통장 이호정(1942년생) 세 살에 부모와 함께 새터로 이주 이범례 이호정의 부인

1944년에 마을이 조성되었으니 새터의 나이는 이제 80년을 바라보고 있다. 새터라는 이름이 어울리지 않는 나이가 되었다. 사람으로 치면 '아기'라는 이름을 가진 노인이 된 셈이다. 세월이 흐른 만큼 새터 마을도 변하였다. 우선 행정구역이 화성군 일왕면 탑리 3구에서 수원시 고색동으로 바뀌었다. 마을 뒤쪽에 자리 잡고 있던 농대산은 1970년대 들어 개간되었고, 2004년에는 그곳으로 큰 도로가 개설되었다. 허허벌판이던 마을 동쪽은 수원공구단지(수원공구단지)가 자리잡고 있다. 행정구역이 바뀌고 주변 경관이 변한 것에 비하면 새터의 마을 모습은 오히려 크게 달라지지 않은 듯하다. 아직도 이주 당시 지은 집이 남아 있고, 그때 이주한 아이가 노인이 되어 살고 있다.



새터의 오래된 가옥



SRI

## 수원시정연구원

## 1. 도시와 군비행장

SUWON RESEARCH CENTER

## 수원학연구센터

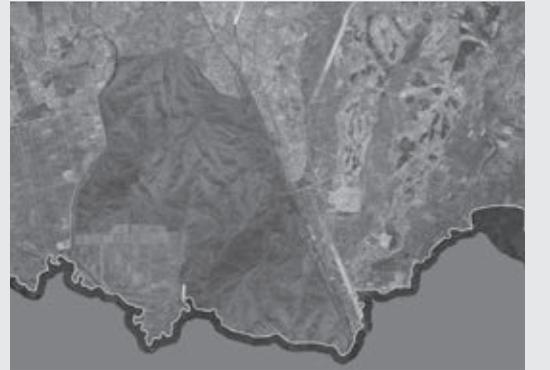
수원비행장의 일체 말기인 1944년에 건설되어 해방과 전쟁을 거치며 미군 관리 하에 있다가 1954년 한국 공군에 인계되어 오늘에 이르고 있다. 20세기 역사를 세계전쟁의 시대였다는 평가가 있을 만큼 근대사회는 전쟁을 빼놓고 설명하기 힘들다. 한국 역시 여러 전쟁과 직간접적 관련을 맺었으며 특히 중일전쟁, 제2차 세계대전 그리고 한국전쟁은 오늘의 한국을 만든 주요한 전쟁이라 할 수 있다. 요컨대 수원비행장은 한국이 경험한 근현대사를 압축해서 보여 주는 하나의 상징이기도 한 것이다. 일본이 일으킨 중일전쟁과 아시아 태평양전쟁 그리고 미국이 결정적 역할을 한 한국전쟁 등이 수원비행장의 역사를 규정한다.

전쟁과 함께 한국사회를 만들어 온 결정적 조건은 산업화이다. 산업화는 도시화를 촉발했고 특히 서울을 중심으로 한 수도권 지역의 팽창은 수원비행장의 운명에 크나큰 영향을 미치게 된다. 서울의 팽창은 인근 지역으로 확산되었고 수원시도 그 영향으로 급격한 인구 증가와 도시 팽창을 경험하게 된다. 애초 농경지밖에 없었던 수원비행장 인접 지역은 현재 대규모 인구가 밀집한 도심지역으로 변모하였다. 공군기지와 도심 지역은 얼음과 물처럼 공존하기 힘들다.

현대 군사력, 특히 공군은 온갖 첨단 과학기술의 집적체이다. 음속을 돌파하는 기체



1966



1981



1995



2004



2014



2024

1956년 수원시가지와 수원비행장

수원시  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

수원비행장 일대의 도시화 과정(수원시청 제공)  
농경지처럼 보이는 곳이 수원비행장이 위치한 곳이며, 그 주변의 도시화 과정을 볼 수 있다.

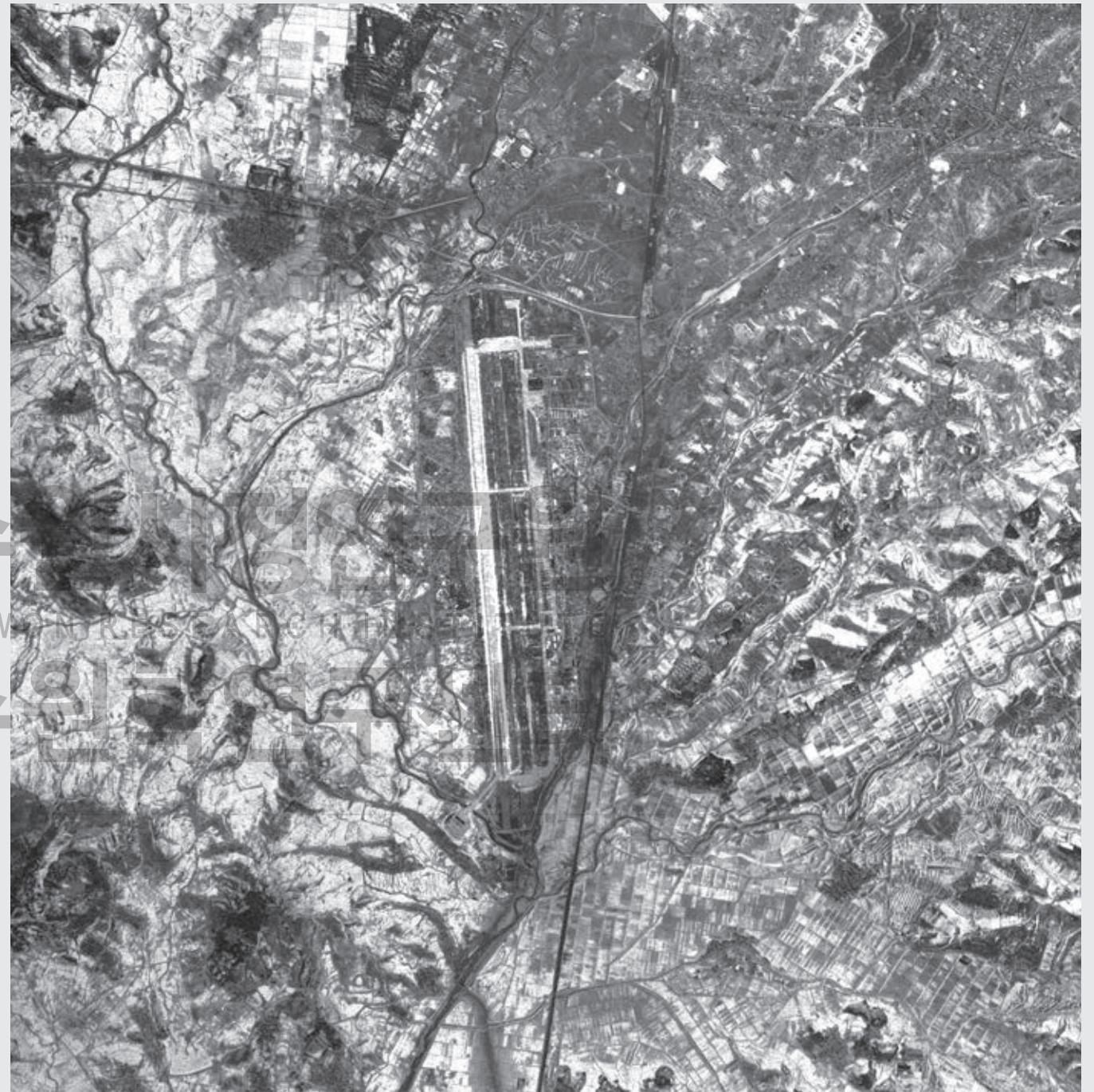
는 물론 각종 군용기에 장착된 무기와 장비들은 첨단 과학기술이 총동원되어 제작된다. 초음속 비행기는 엄청난 굉음을 발생시키며 각종 폭탄과 미사일은 가공할 파괴력을 자랑한다. 최첨단의 과학기술의 발달은 곧 사회적 위협의 증대이기도 하다. '위험사회'라는 말이 회자될 정도로 현대사회는 전근대사회와는 질적으로 다른 위협들을 만들어냈다. 공군기지는 근대 기술이 만들어낸 최고의 위험지대이지 않을 수 없다.

전쟁은 정치의 연장이라는 클라우제비츠의 말을 거론할 것도 없이 남북은 군사적, 정치적 대립을 수십 년째 이어오고 있다. 이미 전쟁을 치르기도 했고 향후 또 전쟁이 없을 것이란 보장은 없다. 남북관계야말로 수원에 군 비행장이 아직까지 유지되는 핵심 이유로 거론된다. 서울을 방어하기 위한 공군기지가 최대한 가까이 존재해야만 하는 것이다. 군사적 견지에서 최대한 신속한 방어와 공격을 위하여 수원의 공군 기지는 항공전략상 필수불가결하다는 주장이 강조된다. 북한도 동일한 맥락에서 수원비행장을 예의주시하고 있음이 분명하며 유사시 제1차적 타격 지점이 될 것이다. 요컨대 남북의 정치군사적 긴장 정도에 따라 수원지역의 위협 역시 정비례로 상승할 수밖에 없다.

군사시설은 애초부터 인접 도시 기능과 무관하게 등장하고 존재한다. 군사적 고려가 우선이기에 인접 지역과의 사회적 관련은 무시될 수밖에 없다. 도시의 입장에서 역시 군사시설은 기능적으로 아무런 의미가 없다. 수원비행장은 지역이 아니라 군 다시 말해 국가적 차원에서 건설되고 유지되었다. 오랫동안 군사독재를 겪었고 또 과대성장 국가라는 평가를 받을 정도로 국가 우위의 역사를 경험한 한국에서 지역은 군과 국가에게 별다른 고려 사항이 아니었다. 이른바 국가안보가 대두되면 누구도 그것을 거부하거나 비판하기 힘들었다.

1980년대 민주화 이후 오랜 군사체제에 균열이 발생하기 시작했고 시민사회 영역이 확대되면서 군 공항에 대한 비판적 활동이 가능해지기 시작하였다. 군 공항은 소음 피해를 비롯해 인근 지역에 수많은 피해를 끼침에도 그동안 참거나 아니면 이주하는 것 외에 별다른 대응책이 없었던 주민들이 이제 본격적으로 국가와 군에 대항해 자신들의 이익을 주장할 수 있게 된 것이다. 게다가 지방자치제가 시행되면서 지방자치단체도 주민들의 이해와 입장을 적극적으로 대변할 수밖에 없었다. 요컨대 민주주의가 사회적 갈등을 해결하는 데 중요한 기준이 되기 시작하였다.

그런데 민주화는 곧 자유화이기도 했다. 1970년대부터 민주화운동의 내용은 자유주의적 가치들로 채워지는 경우가 많았다. 예컨대 사상·양심의 자유, 언론·출판의 자



1969년 수원비행장 항공사진

유와 같은 정치적 자유주의는 물론이고 한국은행 독립, 정부 개입 금지 및 민간 자율화 등의 경제적 자유주의가 민주화운동의 주요 요구조건으로 등장하였다. 사실상 이른바 '87년 체제'의 주요한 특징은 자유주의의 급속한 팽창이라고 할 수 있다. 특히 자유주의는 시장의 자유로 현상하는 경우가 많았다. 이러한 흐름에 결정적 계기가 된 것이 곧 1997년 외환위기였다. 신자유주의 원리가 한국 자본주의 시장을 휩쓸면서 사회 전체로 자유주의적 가치가 스며들기 시작한 것이다.

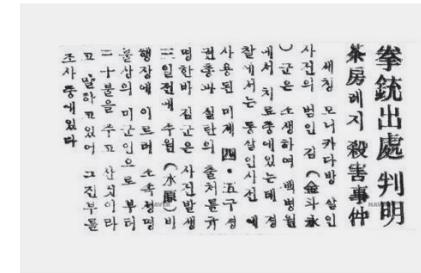
시장의 자유는 기본적으로 사적 소유권을 기반으로 한다. 신자유주의의 전도사 하이에크(Friedrich Hayek)는 시장의 자유가 정치적 자유의 근본 조건임을 분명히 했는데, 자유주의 중에서도 소유권 자유주의야말로 모든 자유의 최종 심급이라 할 수 있다. 시장의 자유가 결국 사적 소유권의 강화로 이어지면서 시민의 재산권에 대한 국가의 통제는 점점 더 약화될 수밖에 없었다. 개발독재기 국가의 광범위한 재산권 제한이 더 이상 관철되기 힘들게 된 것이다.

서유럽의 경우 중세에서 근대사회로의 변화를 열정(passion)에서 이해관계(interest)로의 전환이라고 표현하기도 한다. 즉 기독교에 기반한 종교적 열정이 지배하던 사회가 사적 이해관계를 기반으로 한 세계로 변모했다는 주장이다. 흔히 말하는 세속화란 곧 시장의 이해관계가 중심이 된 변화를 의미한다. 독일의 사회학자 튀니스(Ferdinand Tönnies)가 말한 공동사회(Gemeinschaft)에서 이익사회(Gesellschaft)로의 변화 역시 유사한 의미를 가진다. 한국의 전근대사회가 종교적 공동체는 아니었지만 근대 자본주의의 이익사회가 된 것만은 분명하였다.

이러한 역사적 변화 속에 수원비행장과 수원시 및 시민들과의 관계가 재조정될 필요성이 더욱 강화된다. 국가 안보 또는 국가 발전을 명분으로 시민의 일방적 희생을 강요하던 시대가 저물고 민주주의와 자유주의가 대세를 이루는 상황 속에서 수원시 및 수원시민들의 이해관계가 점점 더 중요한 기준으로 부각되게 된 것이다. 그동안 민족 또는 국가로 상징되는 공동사회의 이익을 위해 무시되었던 개인의 이해관계가 이익사회 속에서 새로운 화두로 등장하였다.

## 2. 수원비행장 관련 범죄와 사고

수원비행장으로 발생한 대표적 피해는 소음과 재산권 및 개발제한 문제이다. 그러나 이 외에도 한국전쟁 이후 다양한 피해들이 속출하였다. 소음과 재산권 관련 피해



수원비행장에서 유출된 권총으로 발생한 살인사건 (『경향신문』 1956년 1월 21일)

를 살펴보기 전에 우선 공군기지가 야기하는 문제들을 살펴보자. 군사기지의 특성에 따라 발생하는 피해 사실을 보면 먼저 범죄가 있다. 1956년에는 수원비행장 미군에게서 구입한 권총을 이용한 살인사건이 벌어지기도 했다. 모니카다방 살인사건의 범인 김두영은 범행에 사용한 45구경 권총이 수원비행장 미군에게서 30달러를 주고 구입한 것이라고 밝혔다.<sup>1</sup> 이는 비행장으로부터 직접 발생한 피해라고 보기는 힘들지만 어쨌든 군기지에서부터 유출된 총기에 의한 피해가 발생했음은 분명하였다.

또한 군인에 의한 폭력 행사 가능성이 제고된다는 문제가 있다. 실제 1957년 11월에는 공군수사대 수원과건대 소속 군인 2명이 권총까지 빼들고 민간인을 폭행하여 언론에 보도되기까지 했다.<sup>2</sup> 군 특무기관원이 주점에서 술을 먹다 취중에 권총까지 빼들고 민간인을 폭행하는 일이 군 기지 주변에서 흔히 일어날 수 있는 사건이 된 것이다. 이러한 폭력사건은 1990년대까지 이어진다. 1990년 3월 11일 술에 취해 폭력을 휘두르는 미군 병사를 상대로 칼을 휘둘러 부상을 입힌 미군 클럽 여종업원이 입건되는 사건이 발생하였다. 옛 애인을 찾아내라며 전치 2주의 폭행을 가한 미군 병사에 양식용 나이프로 부상을 입힌 여종업원은 입건되었으나 수원비행장 헌병대 소속의

### 미군찌른 여종업원 입건 만취행패에 못견뎌 저항

【수원=배경록 기자】 경기도 수원경찰서는 12일 술에 취해 폭력을 휘두르는 미군 병사에게 칼을 들고 저항하다 부상을 입힌 미군 클럽 여종업원 박윤경(23·수원시 권선구 세류2동 955)씨를 폭행치상 혐의로 입건했다.

경찰에 따르면 박씨는 지난 11일 오전 1시께 자신의 자취방에서 술에 취한 미공군 수원비행장 헌병대 S.M. 페리(20) 일병이 옛 애인인 정아무개(21·여)씨를 찾아내라며 목을 조르고 발로 온몸을 건어차는 등 폭력을 휘두르자 방에 있던 양식용 나이프로 페리 일병의 왼쪽 가슴을 찔러 1.5cm 가량 찢어지는 부상을 입혔다는 것이다. 박씨도 온몸에 전치2주의 타박상을 입었으나 페리 일병은 경찰조사에 응하지 않고 있다. 경찰은 검찰 지휘를 받아 박씨와 페리 일병을 모두 형사처벌할 방침이라고 밝혔다.

공군기지 인근 민간인 폭행 사건(『한겨레신문』 1990년 3월 13일)



1969년 제10전투비행단 전투기 고색동 민가 추락 참사(『경향신문』 1969년 7월 23일)

# 수원시정세연구회 SUWON RESEARCH INSTITUTE 수원학연구센터

미군 병사는 경찰조사에 응하지 않고 있다는 보도였다.<sup>3</sup>

다음으로 군 비행장 피해의 대표적 사례는 추락사고이다. 비록 그 가능성이 높지는 않지만 실제 사고가 일어나면 대형사고가 되는 경우가 많기에 주목된다. 수원비행장은 아니지만 1956년 대구비행장 인근 무스탕 전투기 추락사고는 이러한 위험성을 잘 보여 준다. 조종사는 탈출했지만, 비행기는 민가에 추락해 무려 8명이 즉사하는 피해를 발생시킨 것이다. 또한 6월 12일에는 오산비행장에서 수원비행장으로 향하던 공군 연락기가 추락해 5명의 장교가 사망한 사건이 발생하였다.<sup>4</sup> 수원 바로 인근 지역에서 수원으로 향하는 비행기에 사고가 발생했다는 것은 그만큼 수원비행장의 사고 위험성이 상존하고 있음을 여실히 보여 준다.

실제 1957년 4월 13일에는 수원비행장으로부터 불과 5km밖에 떨어지지 않은 화성군 안룡면 대항교 인근에 제10전투비행단 소속 F-86 전투기가 추락하여 조종사가 사망하는 사고가 발생하였다.<sup>5</sup> 1958년에는 수원비행장에서 이륙하던 F-86 전투기가 추락하여 다른 전투기 5대를 파괴하는 사고가 발생하였다.<sup>6</sup> 비행기가 군 기지 안으로 추락했기에 민간 피해는 발생하지 않았지만 큰 사고임에는 틀림없었다. 1961년에도 또 수원비행장에 착륙하던 전투기가 추락하는 사고가 발생하였다.<sup>7</sup>

1967년 7월에는 수원비행장에서 이륙하던 전투기가 추락하여 주민 5명이 사망하고 조종사가 중상을 입는 사고가 발생하였으며, 1969년 7월에도 전투기가 추락하여 주민 9명이 참사를 당한 사고가 발생하였다. 또, 근래 2016년 6월에 수원시 당수동 상공을 비행 중이던 전투기에서 연료탱크가 칠보산 주변 농지에 추락하여 약 1,000L의 연료가 쏟아지는 사고가 발생하였다.<sup>8</sup> 이에 공군은 유사한 사고로 인한 대량 인명피해를 우려해 미사일을 장착하지 않은 채 전투기훈련을 하게 되었다.<sup>9</sup>

수원비행장은 미국의 최첨단 무기 전시장 역할을 하곤 했다. 1993년 3월에도 당시 최신예기인 F-117A 스텔스 전폭기가 수원비행장에서 공개되는 행사가 열렸다.<sup>10</sup> 평시 행사이긴 하지만 전시에 수원비행장이 주요 타격 목표가 될 가능성을 높이기 위해 잠재적 위험도가 상승할 수밖에 없는 행사인 셈이다. 1996년에는 북한군 이철수 대위가 미그 19기를 몰고 귀순해 수원비행장에 착륙했는데, 그의 임무는 수원기지 외 백령도 전방 탐지기지를 공격하는 것이었다고 밝혔다. 심지어 귀순 당시 처음 본 수원비행장 모습이 북한에서 알고 있는 것과 똑같아 낯설지 않았다고도 했다. 또한 수원비행장에 패트리엇 미사일이 배치된 것도 알고 있었다는 것이다.<sup>11</sup>

한편 비행장 건설로 새로운 기회가 만들어진 측면도 있다. 대규모 군사기지가 들어서고 미군이 주둔하게 되면서 한국인들을 고용하게 된 것이 대표적이다. 전후 일자



1971년 수원비행장 주변 상권(수원박물관 제공)



1971년 수원비행장 주변 세류동 미군 클럽(수원박물관 제공)



1983년 수원비행장 주변 세류동 상권(수원박물관 제공)

리가 너적지 않았던 상황에서 미군부대 일거리는 많은 한국인들의 생계를 책임졌다. 수원비행장에도 미군이 주둔하면서 기지 내 각종 일거리들이 나왔다. 그러나 문제는 이러한 일자리가 미국의 군사전략에 일방적으로 종속된 것이란 점이다. 따라서 이러한 일자리는 미국의 세계전략이나 군사전략이 바뀌면 하루아침에 사라질 운명에 처한 것이기도 했다.

1960년대 초반 수원비행장의 미군 규모가 축소되면서 미군기지에서 일했던 인근 세류동 거주민들은 즐지에 일자리를 잃고 세공민 처지가 될 수밖에 없었다. 이에 경향신문사와 숙명여대 학생회 등이 나서 이들을 돕는 행사가 벌어지기도 했다. 5·16 군사쿠데타를 목전에 둔 1961년 3월 23일 이들 봉사대가 세류동 95세대에 구호미 열 가마를 전달하였다.<sup>12</sup> 이러한 상황은 1990년대까지 이어진다. 1990년 미군은 수원기지 주둔 병력을 감축하기 시작하였다. 애초 1,300명가량이 주둔하기도 했으나 1990년 당시에는 400여 명에 그쳤다. 당시 수원 공군기지 부근에는 미군 상대 술집 6곳, 식당 5곳, 세탁소, 잡화점 등 30여 개 업소가 영업 중이었으나 전업 등 대책을 세워 놓은 상태라고 했다.<sup>13</sup>

### 3. 수원비행장 소음피해와 피해 보상

수원비행장에 주둔 중인 제10전투비행단은 한국 공군의 최전방이자 수도권에 있는 유일한 전투비행단이고, 북한 전투기 남하 시 5분 이내에 교전에 들어가야 하는 공군에서 가장 중요한 항공 전략시설이다. 그만큼 최선에 전투기가 배치될 필요성도 컸고 더불어 소음피해가 발생할 가능성도 높았다. 수원비행장의 소음문제는 사실 1950년대부터 시작된다. 1955년 6월 20일 미국은 처음으로 F-86 세이버 제트 전투기를 한국군에 이양했는데, 그 장소가 수원비행장이었다.<sup>14</sup> F-86은 미 공군의 대표적인 초기 제트 전투기로 비행 소음이 프로펠러 비행기에 비할 바가 아니었다. 시속 1,046km를 자랑하는 이 전투기는 비록 음속을 돌파하지는 못하지만 그에 준하는 아음속 전투기였다. 이로부터 수원비행장의 소음피해가 본격화되기 시작하였다.

1957년 7월에는 재차 미국으로부터 T-33 제트 훈련기 9대의 인수식이 수원비행장에서 개최되었다. 이승만 대통령까지 참석한 이 행사에서는 일기 관계로 취소되기는 했지만 애초 음속돌파비행 등이 계획되었다. 연설에 나선 미군 장성은 앞으로 최신편이인 F-100도 한국에 인도될 가능성을 내비치기도 했다.<sup>15</sup> 수원비행장으로 점



수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE





1980년대 수원비행장 주변 마을 주민 생활

점 더 많은 제트기가 유입되고 있었고 또한 음속 돌파비행이 상시 이루어질 수 있음을 보여주었다.

공군력이 확장되면서 수원비행장의 소음피해도 늘어날 수밖에 없었다. 1957년 11월 공군은 최초의 대규모 공중기동연습을 시행한다. 이 훈련은 비행엄호, 비행장 공격 시의 비상출격, 지상 방위작전, 특수비행 등이 포함된 대규모였다.<sup>16</sup> 대규모 군사훈련의 시행은 그만큼 동원되는 항공기도 늘어나기에 이로부터 발생하는 소음 및 각종 피해가 늘어날 가능성을

높인다. 소음은 불쾌감과 수면장애, 대화장애와 능률저하 및 청력손실 등의 건강피해가 오는 것은 물론 인체의 심장 및 순환기계, 내분비계, 신경계 및 소화기계 등에도 영향을 주는 것으로 알려져 있다.<sup>17</sup>

비행장 소음이야 지속적으로 발생했겠지만, 본격적으로 문제제기가 이루어진 것은 인근 지역의 도시화가 촉진된 1990년대였다. 1993년 환경처가 발표한 바에 따르면 1991년 조사 당시 수원비행장 1km 지점의 소음도는 무려 90.3dB에 달했고 비행기 통과 횟수는 하루 평균 40여 회에 달했다고 한다.<sup>18</sup> 심지어 김포공항보다 더 높은 수치가 측정되기도 했다.<sup>19</sup> 1998년 아주대학교 의과대학 산업의학 교실은 비행장 주변에 대한 주민건강영향평가보고서를 발간하였는데, 보고서의 내용은 비행장의 소음수준이 이주나 방음시설을 해야 할 수준이라고 결론을 내리고 있었다. 1999년 4



1999년 수원시의회 주관 수원비행장 소음피해 대책위원회 시민보고대회(수원시 포토뱅크 제공)

# 수원시장은 주민 수원학

분기에 경기대 부설 경기지역사회경제연구소가 실시한 설문조사에서 응답자의 74%가 소음으로 인해 이주를 원한다고 하고, 77.8%는 수면장애를 겪고 있다고 하며, 지역주민이 겪고 있는 불편이 심각한 수준이었다. 이와 같은 주민피해에 대하여 수원시와 수원시의회는 대책을 세우지 않을 수 없었다.

수원시의회에서는 '수원공군비행장 소음피해대책위원회'를 설치하여 2000년 1월에 수원비행장 10만 명 서명운동을 실시하면서(6만 8,000여 명 서명) 수원비행장 소음피해 대책마련을 위한 활동을 시작하였지만, 그 후 특별한 진전이 없었다. 2007년 1월부터 특별위원회를 구성하여 보다 적극적으로 참여하면서 수원비행장 이전추진 및 소음피해대책특별위원회 구성을 통해 소음피해 지역 학습권 피해에 대한 지원대책을 강구하고, 공청회 및 간담회를 개최하는 등 본격적인 활동에 들어갔다.<sup>20</sup>

이후 2010년을 전후해서 수원비행장으로 발생하는 피해가 지역사회에 커다란 이슈로 등장하였다. 이는 결국 소음피해에 대한 대법원 판결로 이어진다.<sup>21</sup> 당시 수원비행장 소음피해 지역은 수원시 전체 면적의 28%에 달하였다. 95웨클 이상의 소음피해 지역은 평등으로 1,354세대가 여기에 해당되며, 90~95웨클에 해당되는 소음피해 지역은 서둔동 등 3개 동으로 9,409세대가 소음피해를 입고 있었다.<sup>22</sup> 그리고 75~



수원비행장과 연결되어 있는 학교(김승일 제공)

90웨클에 해당되는 지역은 소음피해 예상지역으로 구운동을 비롯하여 13개 동이 해당된다. 일반적으로 항공기 소음 90웨클 이상은 주거생활이 곤란하다고 보며 수원비행장 일원은 이에 근사한 수치를 보이고 있었다.<sup>23</sup>

또한 2020년 11월 30일 기준 수원시와 화성시 소음피해 현황을 조사한 결과 수원시내 75웨클 이상 피해를 받는 지역은 2.92㎢로 수원시 전체 면적의 23.41%, 인구는 18만 4,124명으로 수원 전체 인구의 15.51%를 차지하였으며, 화성시의 경우 9.65㎢(화성시 전체 면적의 1.39%), 5만 7,574명(화성시 전체 인구의 6.75%)로 나타났다.<sup>24</sup>

특히 소음으로 문제가 되는 것이 각급학교의 피해이다. 소음피해는 인근 서울대 농과대학의 수업진행을 방해할 정도로 심하였다. 1990년 서울대는 수원에 있는 농대가 수원비행장 소음으로 수업 및 연구에 막대한 지장을 초래하기에 관악캠퍼스로

이전하는 계획을 수립하였다. 서울대에 따르면 서울농대의 소음피해는 정신분열증을 유발하는 80dB를 훨씬 초과하는 120dB에 달한다고 하였다.<sup>25</sup>

2021년 7월 9일 경기도 교육청이 발표한 ‘군 항공기 소음피해 학교 실태 조사 결과’에 따르면 소음피해를 겪는 학교가 70곳에 달하는 것으로 나타났다. 소음피해 규모별로는 75웨클 이상 25곳, 80웨클 이상

29곳, 85웨클 이상 12곳, 90웨클 이상 4곳 등이며, 학교급별로는 유치원 35곳, 초등학교 20곳, 중학교 9곳, 고등학교 5곳, 특수학교 1곳 등이다.<sup>26</sup>

이렇게 소음피해가 심각한 문제로 떠오르면서 주민 소송이 시작되었다. 오랜 소송 끝에 결국 2010년 11월 군 소음피해보상에 관한 대법원 판결이 내려졌고 2011년 4월 수원비행장 소음피해대책위원회는 소송에 참여한 평동, 서둔동, 구운동 등 3개 동 주민 2만 5,184명이 모두 466억 16만 4,000원을 지급받는다고 밝혔다. 배상금은 2002년부터 2008년 7월까지의 피해를 배상한 금액이다. 2011년 3월 현재 수원비행장 소음 관련 소송은 지방법원 42건, 고등법원 33건, 대법 5건 등 80건이 진행 중이고 소송인원도 20여 만 명에 달하였다.<sup>27</sup>

이후 지속적인 소송으로 인해 2022년 12월까지 66만 5,382명에 달하는 주민이 184건의 수원 군공항 소음피해 소송을 제기, 총 3,350억 7,176여 만 원의 배상액이 청구되었다. 이 가운데 24.3% 비율인 16만 1,770명에 대한 배상이 결정됐다. 그 비용이 무려 2,246억 6,439여 만 원에 달하였다. 2019년만 해도 1,400억 원대였으나, 약 3년 만에 2,000억 원을 돌파하였다.<sup>28</sup>

이렇게 소음피해 소송에 따른 비용이 증가하자 정부는 2008년 12월에 ‘군항공기 소



수원 군공항 소음영향권 내 학교 현황(경기도교육청 제공)



# 수원비행장 소음피해 해결을 위한 활동 (수원시의회, 수원시 포토뱅크 제공)

1999.12.22.  
수원비행장소음  
피해시민보고회



2007.04.13.  
수원비행장특위,  
당수초교 방문



2007.09.20.  
수원비행장  
소음피해지역  
내 교장선생님  
초청간담회



2008.10.30.  
~11.01.  
수원비행장특위,  
일본 벤치마킹



2006.11.29.  
제10전투비행단  
신임단장,  
수원시의회  
의장 접견



2007.04.23.  
수원비행장  
특위 회의



2008.01.11.  
수원비행장  
특위 회의



2009.01.22.  
수원비행장  
피해조사  
연구용역  
중간보고회



2007.01.08.  
수원비행장  
소음피해  
대책 간담회



2007.05.02.  
수원비행장  
특위 회의



2008.04.29.  
비행장 관련  
피해조사  
연구용역  
사업 설명회



2009.04.30.  
수원비행장  
피해조사  
연구용역 2차  
중간보고회



2007.03.13.  
수원시의회  
수원비행장  
이전추진 및  
소음피해 대책  
특별위원회  
(이하 수원비행  
장특위), 교육청  
방문



2007.05.11.  
수원비행장  
특위,  
수원비행장  
방문



2008.08.28.  
수원비행장  
특위, 수원  
비행장 방문



2009.06.25.  
수원비행장  
특위,  
강릉시의회  
방문



2007.04.10.  
수원비행장  
특위, 제11전투  
비행단 방문



2007.06.25.  
수원비행장  
특위 회의



2008.09.03.  
수원비행장  
특위,  
주민설명회



2009.08.31.  
수원비행장  
특위 회의



수원시정연구위원회  
SUWON RESEARCH CENTER  
수원학연구소

 수원비행장 소음피해 해결을 위한 활동 (수원시의회, 수원시 포토뱅크 제공)

2009.09.22.  
수원비행장  
관련 피해조사  
연구 보고회



2010.02.01.  
수원비행장  
특위, 지방의회  
우수의정사례  
최우수 단체상  
전달식



2011.09.29.  
수원비행장  
특위 회의



2011.11.22.  
수원비행장  
특위 회의



2009.10.09.  
수원비행장특  
위, 환경부 방문



2011.03.17.  
수원비행장  
특위, 제10전투  
비행단 방문



2011.10.31.  
수원비행장  
특위, 소음지역  
학교장 간담회



2011.12.22.  
수원비행장  
특위 회의



2009.10.13.  
수원비행장  
종합대책브리핑



2011.07.22.  
수원비행장  
특위 회의



2011.11.01.  
수원비행장  
특위, 소음지역  
학교장 간담회



2012.01.10.  
수원시-강릉시  
의회, 비행장  
소음특위공  
동대응협의



2009.11.25.  
수원 강릉  
대구 비행장  
관련 위원장  
회의



2011.08.08.  
수원비행장  
항공기 소음  
영향도 조사  
응역 설명회



2011.11.08.  
수원비행장  
특위, 소음지역  
통장 간담회



2012.07.07.  
양구군의회,  
수원시의회  
비행특위 관련  
벤치마킹



2009.12.02.  
수원비행장  
특위, 도지사  
방문



2011.08.25.  
수원비행장  
특위, 제10전투  
비행단 방문



2011.11.10.  
수원비행장  
특위, 탄원서  
제출



2012.07.13.  
수원비행장  
특위 회의



수원시정연구원  
SUWON RESEARCH CENTER  
수원학연구원



2012년 군용비행장 피해 공동대응을 위한 지방의회 전국연합회 창립총회(수원시의회 제공)

음관련 법률안' 제정을 통해 소음대책을 현실적으로 가능한 수준에서 규정하고자 하였다. 법률안의 주요 내용은 첫째, 비행 소음도 기준을 종래 75~85웨클에서 85~95웨클로 상향 조정함으로써 배상에 따른 소요예산을 절감하고자 했다. 기준 조정으로 피해보상액이 약 8조 6,600억 원에서 8,563억 원으로 절감될 것으로 예측되었다. 둘째, 군비행장 및 사격장 주변 지역에 대한 소음의 영향도에 따라 제1종 구역, 제2종 구역, 제3종 구역으로 지정해 효율적으로 소음을 관리하고자 했다.<sup>29</sup>

그러나 수원비행장 소음 문제 해결을 위한 과정은 그렇게 높은 평가를 받기 힘들어 보인다. 한 연구에 따르면 소음문제 및 고도제한 등 비행장 피해와 관련해 수원 시민은 '절차의 만족도'나 '결과의 만족도' 모두 낮게 평가하였다. 특히 비행안전규제인 고도제한 완화에 대해서는 갈등 당사자들의 절차적 만족도와 합의안의 내용적 만족도 모두 낮은 수준으로 평가되며, 이는 부족한 예산과 군 전략상 현재 수원비행장의 고도제한에 따른 보상대책이 이루어지지 못하고 있는 것과 무관하지 않은 것으로 평가되었다.<sup>30</sup>

사정이 이러했기에 문제가 근본적으로 해결될 수 없었다. 2009년 9월에 비행장으로 인한 피해를 조사한 연구결과가 보고되었는데, 피해액이 4조 5,000억 원에 이른다는

결과가 나왔다. 이 연구결과와 주민소송에 따른 부담감으로 국방부는 2010년부터는 기존 입장을 바꾸게 된다.<sup>31</sup> 즉 막대한 배상금으로 국가재정에 부담을 주게 되었고 특히 시가지 확대로 외곽지역이 도시권으로 유입되면서 야간훈련 및 훈련 횟수 제한, 비행 고도 변경 등 현재의 지리적, 공간적 여건으로는 항공 작전 운영에 어려움이 있는 실정이다 협소한 부지 해소와 노후화된 군 시설의 현대화가 필요해지자 국방부는 기지 이전을 적극 검토하기 시작하였다.<sup>32</sup>

#### 4. 수원비행장 주변 개발제한 문제와 지역 갈등

재산권 및 개발제한 문제가 본격적으로 문제가 되어 공론장에 등장한 것도 1990년대 들어서이다. 이는 수원의 팽창과 밀접하게 관련된다. 이를 잘 보여 주는 것이 인구증가이다.

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

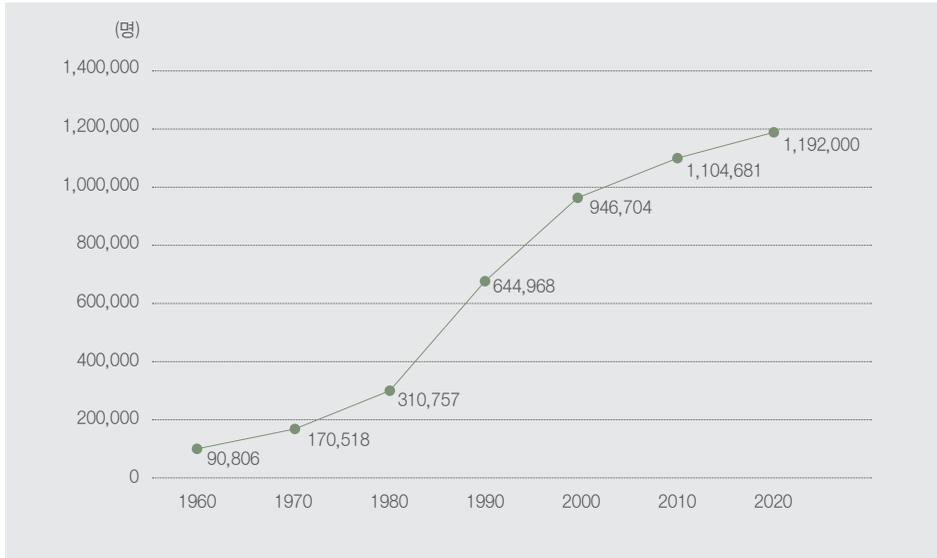
<표 1> 1960년대 이후 수원시 인구 변화

연도	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020
인구	90,806	170,518	310,757	644,968	946,704	1,104,681	1,192,000

출처 : 수원 「통계연보」 각 연도판.

수원시의 인구는 1980년대 10년간 무려 두 배 이상 급증하였다. 1990년대 인구 증가도 30만 명이 넘어 도시 외곽으로 시가지가 확대될 수밖에 없었다. 그런데 이러한 인구 증가와 시가 확대는 수원비행장으로 인해 주로 동수원으로 집중된다. 즉 하루가 멀다 하고 고층빌딩이 들어서는 동수원과 달리 서수원의 낙후한 상황이 집중 조명되기 시작하였다. 경부선 서쪽을 가리키는 서수원은 1991년 당시 6만 8,000여 명의 주민이 살고 있는 지역이었으나 비행장이 큰 걸림돌이었다. 서수원은 26.6㎢의 면적을 포괄하고 있으나 주거지 3.8㎢를 제외하고는 대부분 그린벨트, 군사보호구역으로 지정되어 있어 개발제한이 심각하였다. 또한 비행장으로 고도제한도 심각해서 대부분 지역에서 3층 이상의 건물 신축이 불가능하였다.<sup>33</sup>

1993년에도 수원시는 대규모 택지 조성사업을 추진하고자 했으나 비행장으로 인해 난항을 겪을 수밖에 없었다. 즉 구획정리사업 계획 작성 시 공군의 요청으로 비행안전구역에 포함된 평동과 서문동 일대 40만 평이 제외될 수밖에 없었다.<sup>34</sup>



1960년대 이후 수원시 인구 변화

<표 2> 2009년 기준 수원시 고도제한 현황

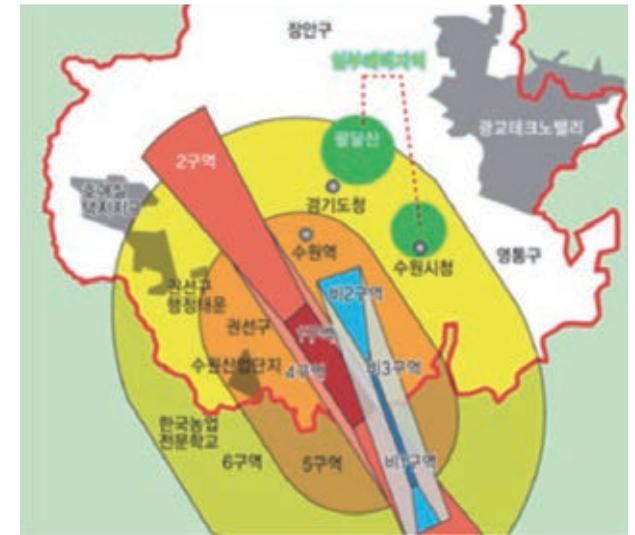
구분	수원시(km <sup>2</sup> )	고도제한구역(km <sup>2</sup> )	비율(%)
총면적	121.10	55.93	46.20
시가화 면적	44.10	30.85	70.00
녹지 면적	77.00	25.08	32.50

출처 : 이종필, 「주민기피시설 이전을 둘러싼 지역사회의 갈등과 거버넌스에 관한 연구 : 수원 제10전투비행장 사례를 중심으로」, 명지대학교 대학원 박사학위논문, 2022, 47쪽.

<표 2>에서 보듯이 2009년 기준 수원시 전체 면적의 46% 이상이 고도제한구역이었다. 시가화 지역으로 한정하면 무려 70%에 달할 정도로 고도제한이 수원에 미치는 영향은 절대적이었다. 게다가 비행장뿐만 아니라 비상 활주로도 문제였다. 권선구 대항고동과 화성시 진안동 사이 2.7km에 걸쳐 왕복 6차선으로 설치된 비상활주로 주변도 비행안전구역으로 지정되어 개발제한이 심각하였다. 결국 지속적 협의 끝에 2011년 10월 경기도, 수원시, 화성시 그리고 공군 사이에 2013년까지 비상활주로를 수원비행장 안으로 옮기기로 결정하였다. 이에 따라 비상활주로 주변 785만㎡가 비행안전구역에서 풀려 최대 45m 높이까지 건축이 가능해지게 되었다.<sup>35</sup>

<수원비행장 비행고도구역 현황>을 보면 비행안전구역은 비1구역, 비2구역, 비3구역으로 표시된 지역이다. 이 비행안전구역은 해제가 되었지만 문제의 근원인 비

행장은 여전히 문제일 수밖에 없다. 그림에서 보듯이 비행장 주변으로 1구역부터 6구역으로 설정된 고도제한지역은 여전히 요지부동이다. 1구역은 군사시설이 있는 곳으로 민간인이 건축물을 세울 수 없다. 나머지 2~6구역에는 건물을 세울 수 있는데 군사시설과의 거리에 따라 고도제한이 달라진다. 2013년 비상활주로 주변 비행안전



수원비행장 비행고도구역 현황(『수원일보』 2010년 5월 13일)

구역 해제 이후의 고도제한 현황을 보자. 2020년 11월 30일 기준 고도제한 현황은 전체 면적의 48.25%인 58.44㎢, 전체 인구의 47.96%인 56만 9,383명에 달하고 있다.<sup>36</sup>

일부 개선이 이루어지기는 했지만, 비행장이 온존되는 상태에서 문제의 근원적 해결은 불가능하였다. 비행기 이착륙이 지속되는 한 비행안전구역 설정과 고도제한을 완전히 철폐할 수는 없다. 그렇기에 결국 문제 해결을 위해 비행장 이전이 제기될 수밖에 없다. 물론 처음부터 비행장 이전이 요구된 것은 아니었다. 1990년대까지 수원시는 공항 이전보다 민간 활용에 방점을 찍은 활동을 전개하였다. 수원시의 건의가 계속되자 1995년 3월 16일 국방부는 주 2회 정도 민항기 취항이 가능하며 이를 위해 별도의 여객 터미널과 계류장 등의 설치를 적극 검토하겠다는 입장을 밝히기도 했다.<sup>37</sup>

그러나 민항기 취항으로 수원비행장이 초래하는 문제의 해결은 불가능했고 결국 공항 이전문제가 전면으로 떠올랐다. 그 결과 2013년 ‘군공항 이전 및 지원에 관한 특별법’이 국회를 통과했고 2014년 수원시는 ‘군공항 이전 건의서’를 국방부에 제출하였다. 이에 국방부에서는 2015년 6월 기지 소음과 군사시설 보안 유지의 어려움, 노후화된 시설 등을 근거로 이전 적합 판정을 내렸다. 수원비행장은 1,000점 만점에 800점 이상을 받아 ‘적정’ 판정을 받았다.<sup>38</sup>

공항 이전 문제가 화두가 되면서 이전 대상지와와의 갈등이 불거지기 시작하였다.

2017년 2월 16일 국방부는 화성시 우정읍 '화옹지구' 일대를 수원 군공항 이전사업의 '예비이전 후보지'로 선정하여 발표하였다. 이에 화성지역은 강력하게 반발하여 현재까지 군공항 이전은 실현되지 못하고 있다. 이전을 둘러싼 지역 간 갈등, 지역 내부 갈등이 격화되면서 역설적으로 또 다른 피해를 만들어내고 있다. 수원과 화성 간의 갈등은 물론 화성 지역 내에서도 이전 예정지 인근 지역과 여타 지역 간의 갈등이 만만치 않다. 군용 비행장이 발생시키는 피해를 해결하기 위한 노력이 또 다른 피해를 양산하고 있다는 점에서 이 문제 해결이 쉽지 않음을 알 수 있다.

비행장 이전 갈등은 갈등 1기와 2기, 3기로 구분하여 살펴볼 수 있다. 갈등 1기는 지역주민들의 건강영향평가보고서가 나온 1998년부터 비행장 이전과 관련된 특별법이 제정된 2013년까지이고, 갈등 2기는 비행장 이전을 위한 대체부지에 대한 발언이 나오기 시작한 2010년부터 2015년까지이다. 3기는 2016년부터 현재로 볼 수 있다.<sup>39</sup> 요컨대 갈등은 여전히 현재진행형이다.

갈등을 해결하려는 노력이 없었던 것은 아니다. 2017년 2월부터 현재까지 국방부·공군본부·경기도·수원시·화성시 5자가 참여하는 '갈등관리협의체' 회의가 무려 59회나 열렸지만 화성시는 전부 불참하였다. 화성시 지역은 화성시 이전을 결정하기 이전에 사전 협의가 없었다는 점을 근거로 회의 참석 자체를 거부하고 있는 것이다. 2017년 8월 21일 채인석 화성시장의 기자회견 발언은 화성시의 입장을 잘 보여 준다. 즉 그는 "수원전투비행장 이전은 수원지역 일부 국회의원이 주민들을 의식해 국방부에 건의한 사업일 뿐 대책사업이 아니다."라며, "지금껏 전투비행장으로 함께 고통받아 왔던 화성시에게 모든 책임을 전가하는 몰염치한 짓은 그만둬야 한다."고 주장하였다. 8월 29일 용산 국방부 앞에서는 1,700여 명이 참석한 규탄대회가 개최되기도 했다.<sup>40</sup>

한편 비행장 이전이 가사화되면서 주변 지역이 부동산 투기 대상이 되기도 했다. 2013년 '군공항 이전 및 지원에 관한 특별법'이 통과되자 주변 농지가 보상을 노린 외지인들의 '투기장'이 되었다는 것이다.<sup>41</sup> 사실 이는 충분히 예상 가능한 현상이었다. 아파트를 중심으로 부동산 가격이 폭등하면서 서울은 물론 수도권 집값은 천정부지로 치솟았다. 그렇기에 비행장이 이전한다면 그 부지를 비롯하여 인근 지역이 대대적으로 개발될 것은 불을 보듯 뻔했고 투기 열기가 나타날 것은 명확하였다. 오랫동안 개발제한구역으로 묶여 있던 것이 오히려 더 큰 기회로 전화될 가능성을 높여 준 것이다.

피해의 이익으로의 전환은 정치의 좋은 소재이지 않을 수 없다. 단지 피해를 중지시



수원 군공항 이전건의서 접수(수원박물관 제공)

# 수원시정연구원

## SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구소

키웠다는 슬로건도 매력적인 마당에 그것을 넘어 거대한 이익을 창출하겠다는 주장은 귀가 솔깃할 수밖에 없다. 이미 정치권은 1992년 대선 당시 처음으로 수원 군공항 이전 공약을 끄집어냈고, 이후 선거 때마다 반복되고 있다. 2013년의 특별법도 지역 국회의원의 주도로 통과된 것이었다. 그러나 정치적 문제가 되면서 비행장 이전은 더욱 복잡해진 측면도 컸다.

비행장 이전은 화성시의 반발로 지지부진했고 급기야 '특별법'은 21대 국회에서 폐기됐다. 그런데 2018년 9월 경기도시공사가 '군공항 활성화방안 사전검토용역'을 진행하면서 비행장 이전 문제는 미묘하게 바뀌기 시작하였다. 이 용역은 수원 군공항 이전시 민간공항을 함께 건설할 경우 사업성 유무와 효과 등을 분석한 것으로, 화옹 지구에 민간공항을 건설할 경우 '비용 대비 편익(B/C)'이 2.36으로 나왔다. B/C가 1.0 이상이면 경제성이 있다는 의미이다. 이어 2021년 9월 국토교통부의 제6차 공항개발 중합계획에 '경기남부 민간공항 건설사업'이 중장기 대안으로 반영되면서 수원 군공항 이전은 경기국제공항 건설로 패러다임이 전환되었다.<sup>42</sup> 즉 수원 군공항 이전문제가 '민·군 통합국제공항'이라는 새로운 대안으로 전화된 셈이었다.

이러한 상황 속에서 2023년 11월 김진표 국회의장이 '수원 군공항 이전 및 경기남부



2018년 수원화성 군공항 이전 및 상생발전을 위한 제2기 군공항 이전 수원시민협의회 출범식(수원시 포토뱅크 제공)



2023년 수원군공항 화성이전 반대 범시민대책위원회 정기총회(화성시 포토갤러리 제공)

통합국제공항 건설을 위한 특별법(경기남부통합국제공항 건설법)과 '첨단연구산업 단지 조성 및 육성을 위한 특별법(첨단연구산업단지 조성법)'을 발의하며 이를 공론화하였다. 이어 2024년 제22대 총선이 진행되면서 더불어민주당 후보들은 경기남부 국제공항 설립에 수원 군공항 이전을 연계해 추진하겠다고 공약하면서 더욱 관심이 증폭되었다.

반면 화성지역 후보들은 이에 강력하게 반대 입장을 밝혔다. 화성에서는 '수원전투 비행장 화성이전 반대 범시민대책위원회'가 조직되어 집회 등 다양한 반대활동을 이어 갔다. 화성에서는 수원의 움직임에 대해 선거를 겨냥한 '신공항 포퓰리즘'이라며 강도 높게 비판하였다. 즉 수원은 군공항을 이전하고 그 부지를 첨단산업단지로 개발해 막대한 이익을 도모하면서 화성시에는 기피시설인 군공항을 이전시켜 고통과 희생만 감수하라는 것이라고 강력 반발하였다.<sup>43</sup>

총선 이후 22대 국회가 개원하면서 7월 5일 백혜련 의원이 수원 군공항 이전 및 경기남부통합국제공항 건설을 위한 특별법(군공항이전특별법)을 대표 발의하면서 수원 군공항 이전에 대한 두 지자체의 갈등이 재연되었다. 화성 범대위는 국토교통위원회를 방문해 반대 서명 5만 부와 청원서를 제출하는 등 강한 반대 입장을 표명하

였다. 화성시 관계자는 "특별법안은 화성시의 자치권을 침해하고 시민 참여권을 배제하고 있다."며 "첨단산업단지를 조성해 화성시와 수원시의 동반성장"을 도모할 수 있다는 주장에 대해서도 형식적인 것이라 부정하였다.<sup>44</sup>

수원시도 민선 8기를 맞아 '경기통합국제공항' 건설을 역점사업으로 선정하고 활발한 공론화 작업을 벌이고 있다. 2024년 7월에는 '수원군공항 이전 및 경기통합국제공항 건설:시민정책 포럼'을 개최하였다. 전문가들은 포럼을 통해 지역 간에 경쟁, 갈등과 분열 조장보다 상생과 공존을 중심으로 한 대안 모색을 강조하였다. 즉 시민 참여형이나 시민 배심원제 등 다채로운 유형의 공론화 과정이 이뤄지고 있고 협의체 구성을 통한 심도 있는 논의가 이뤄져야 한다는 주장이었다.<sup>45</sup> 그러나 화성 범대위 위원장은 정치권의 움직임에 대해 화성시의 재산적 가치를 떨어뜨리고 수원시민과 화성시민 간 갈등을 부추기는 행동으로 도저히 용서할 수 없다는 입장을 피력하였다.<sup>46</sup>

이전 후보지로 거론돼 온 화옹지구는 북쪽으로는 궁평항, 남쪽으로는 매항리를 연결하는 9.8km 길이의 간척지이다. 여의도 면적의 20배인 6,200만㎡에 달한다. 군공항 이전 사업은 이 중 일부를 포함한 1,450만㎡를 활용할 계획이다. 하지만 수십 년간 미 공군의 사격장으로 사용됐던 화성시 우정읍 매항리 인근에 있어 지역민들의 반발을 사고 있다. 화성시 시민사회단체는 '환경 파괴'와 '시민 불편'을 초래할 것이라고 반대하고 있다.<sup>47</sup> 또한 화옹지구는 2018년 국제기구 EAAFP에서 '철새 이동경로 네트워크 서식지'로 지정한 '화성습지'의 일부이다.<sup>48</sup>

이러한 반대 속에 경기도는 2024년 11월 8일 '경기국제공항 건설을 위한 비전 및 추진방안 수립 연구용역' 결과를 바탕으로 경기국제공항 건설 후보지로 화성시 화성호 간척지, 평택시 서탄면, 이천시 모가면을 선정해 발표하였다. 경기국제공항은 270만㎡ 면적에 활주로 3,200m 1개를 기준으로, 3개 후보지 모두 비용대비편익(B/C) 지수가 1.0 이상으로 경제성이 있는 것으로 분석됐다고 경기도는 설명했다.<sup>49</sup> 그러나 화성지역에서는 경기 국제공항이 수원 군공항 이전을 위한 속임수라고 격렬히 반대하였다.<sup>50</sup>

이제 수원비행장 이전 문제는 인근 화성지역뿐만 아니라 평택과 이천지역으로까지 확장될 수 있는 상황이 된 셈이었다. 막대한 피해를 양산하여 기피 시설로 낙인찍힌 군공항 이전 대신 민간 국제공항 건설이라는 프레임 전환이 이루어진 것처럼 보이기도 하지만, 화성지역에서는 강한 의구심을 표명하였다. 이러한 프레임 전환 시도는 피해 방지에서 개발과 이익이라는 구도로의 전환을 의미한다. 군공항 이전을 환

# 수원시정역의

## SUWON RESEARCH

# 수원학연구센터

영할 곳은 당연히 없을 것이기에 개발을 통한 이익 추구로 문제설정을 바꾸고자 한 것이다.

이렇게 된다면 주체의 변화도 불가피하다. 애초 비행장 피해의 주체들은 전면에서 퇴장하고 새롭게 개발의 주체들이 부상하게 되기 때문이다. 비행장 인근에서 거주하던 피해자들은 이제 눈에 잘 안 띄게 되고 공항 건설을 추진하는 정치인과 관료들이 주역으로 등장한다. 또한 개발의 집행자가 될 자본과 기업들이 부각될 것이며 궁극적으로 지역주민들은 개발의 수혜자로 배치될 터이다.

군사기지 이전사업의 모범적 사례 중 하나로 독일의 람슈타인 사례가 종종 인용된다. 람슈타인 기지는 해외 미 공군기지 중 최대 규모이며 유럽 주둔 미군의 핵심기지이다. 1990년대 들어 효율적 군사력 투자를 위해 미군은 독일 내 분산된 기지를 람슈타인으로 집중시키고자 하였다. 기지 이전을 위해 1999년 독일 연방정부, 미국 정부, 프랑크푸르트/마인공항주식회사, 헤센주, 라인란트-팔츠의 대표가 2005년 12월 31일까지 이전 협정을 체결하게 된다. 여론 수렴 결과 공항 확장공사 사업 자체에 대한 반대는 없었다. 확장에 필요한 추가 부지 중 상당 부분은 독일 연방자산청이 개인 소유자로부터 매입하여 미군에 제공하였다.<sup>51</sup>

특히, 재정 확보에서 미군 등 협정체결 당사자가 공동으로 출연을 통해 기금을 조성하고, 공군기지 이전부지에 대해 기존 토지가격(50센트)의 4배(2유로)에 달하는 보상을 실시함으로써 초기 단계에 주민불만을 최소화하였다는 점이 눈에 띈다. 또한 일정 수준 이상의 소음구역에 있는 가정에 방음시설 설치 등 적극적 대응으로 갈등을 최소화하였다고도 한다.<sup>52</sup> 또한 개방형 공청회를 개최해 ‘끝장토론(Clearing Talks)’을 실시했는가 하면 관련 자료 공개에도 적극적이었다. 여기에 더해 전문가 등이 참여하는 중재자 그룹(Steering Group), 지역의원·자치단체 공무원 등이 참여하는 지역협의체 등을 구성하기도 했다.<sup>53</sup>

람슈타인 사례의 특징은 기지 이전에 관련된 주체들이 협상을 통해 원만한 해결책을 도출해 큰 갈등 없이 이전을 마무리했다는 것이다. 람슈타인의 경우 기존 기지의 확장이었고 또 충분한 보상도 이루어져 주민 피해가 거의 없었다는 점이 중요하였다. 주민들의 피해와 반발이 발생하기 전 주요 당사자들의 선제적 조치가 인상적이었다. 따라서 주민들은 문제 해결 과정에 별로 등장하지 않는다. 문제 해결의 관건은 ‘돈’이었다. 이전 부지 토지가격에 4배에 달하는 토지 보상금이 반발을 무마하는 핵심 수단이었다. 충분한 자금을 확보할 수 있었던 것이 무난한 이전 사업 추진의 숨은 공로자였다고 하겠다. 요컨대 절차와 결과에 있어 주민 불만이 제기될 소지가

별로 없었다.

한국의 경우 거의 모든 개발과 건설사업에서 보상 문제가 가장 큰 걸림돌이 되는 경우가 많았다. 게다가 기지 이전을 둘러싸고 지역 간의 이해관계가 첨예하다. 한쪽은 기지 이전 후 개발을 통해 막대한 이익이 발생할 것이 분명한데 다른 쪽은 피해가 발생할 것이 명백하게 예상되는 상황이다. 즉 당사자 간 비대칭적 이해관계가 너무나 뚜렷하다. 피해와 이익 사이의 복잡한 함수관계를 풀어야 하는 과제가 산적해 있는 셈이다. 이 복잡한 방정식을 단지 개발 프로젝트로 덮어 버릴 수는 없을 터이다.

한국의 개발연대는 국가의 강압적 동원과 징발로 특징된다. 국가적 건설사업을 위해 재산권 등 주민들의 권리는 철저히 무시되어 왔던 것이 사실이다. 이러한 돌진적 근대화 과정은 사회적 신뢰성을 극도로 저하시켰다고 보인다. 한국사회는 저신뢰 사회로 특징되는데, 갈등과 이해관계의 상충을 오직 국가의 강제력으로 해결하는 것이 일반화된 상황 속에서 개인의 이익이 거의 존중받지 못했던 경험의 필연적 결과라고 할 것이다. 아울러 피해와 이익이 불균등하게 배분되었던 경험도 신뢰성을 저하시키는 주요 원인이었다. ‘부익부 빈익빈’이나 ‘억울하면 출세하라.’와 같은 현대의 속담은 이러한 사정을 반영하는 말일 터이다. 수원비행장 이전 문제가 과거의 문법을 답습하지 않고 새로운 전망을 가져오는 계기가 되어야 할 필요성이 크다.

# 수원시정연구원

SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구센터

1. 『경향신문』 1956년 1월 21일.
2. 『동아일보』 1957년 11월 30일.
3. 『한겨레신문』 1990년 3월 13일.
4. 『조선일보』 1956년 6월 19일.
5. 『동아일보』 1957년 4월 15일.
6. 『동아일보』 1958년 4월 23일.
7. 『동아일보』 1961년 1월 18일.
8. 이종필, 「주민기피시설 이전을 둘러싼 지역사회의 갈등과 거버넌스에 관한 연구 : 수원 제10전투비행장 사례를 중심으로」, 명지대 대학원 박사학위논문, 2022, 95쪽.
9. 연구인신만중, 「수원 군공항 이전 정책과 딜레마 상황 조건에 관한 연구」, 『공공사회연구』 제10권 1호, 2020, 152쪽.
10. 『조선일보』 1993년 3월 14일.
11. 『경향신문』 1996년 6월 25일.
12. 『경향신문』 1961년 3월 24일.
13. 『한겨레신문』 1990년 2월 2일.
14. 『동아일보』 1955년 6월 16일.
15. 『동아일보』 1957년 7월 6일.
16. 『동아일보』 1957년 11월 9일.
17. 김정호, 「일부 공군 비행기지에서 항공기 소음 노출자들의 청력 수준」, 『대한군인의학학술지』 28권 1호, 1997, 84쪽.
18. 『동아일보』 1993년 8월 4일.
19. 『한겨레신문』 1995년 11월 24일.
20. 윤종설, 「군 비행장의 갈등관리 요인 분석-수원비행장의 비행안전규제와 소음피해규제를 중심으로」, 『정책개발연구』 제10권 제2호, 2010, 40~41쪽.
21. 대법원 2007다74560(2010년 11월 25일) 대법원 판례 보상금 기준: 제1종 구역(소음 95웨클 이상) 보상금액 월 60,000원, 제2종 구역(소음 90~95웨클) 보상금액 월 45,000원, 제3종 구역(소음 80~90웨클) 보상금액 월 30,000원.
22. 웨클(WECPNL)은 Weighted Equivalent Continuous Perceive Noise Level의 약어로서, 순간소음의 단순 크기만을 나타내는 dB와 달리 항공기 운항시 발생하는 최고소음(dB)의 평균값에 시간대별로 운항편수에 가중치를 부여하여 산출한 단위이며, 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 시행규칙 제2조에 따라 산정된다.
23. 이종필, 「주민기피시설 이전을 둘러싼 지역사회의 갈등과 거버넌스에 관한 연구 : 수원 제10전투비행장 사례를 중심으로」, 명지대 대학원 박사학위논문, 2022, 3쪽.
24. 이종필, 「주민기피시설 이전을 둘러싼 지역사회의 갈등과 거버넌스에 관한 연구 : 수원 제10전투비행장 사례를 중심으로」, 명지대 대학원 박사학위논문, 2022, 52쪽.
25. 『동아일보』 1990년 10월 31일.
26. 『연합뉴스』 2021년 7월 9일.
27. 『연합뉴스』 2011년 4월 29일.
28. 『인천일보』 2023년 10월 3일.
29. 윤종설, 「군 비행장의 갈등관리 요인 분석-수원비행장의 비행안전규제와 소음피해규제를 중심으로」, 『정책개발연구』 제10권 제2호, 2010, 42쪽.

30. 윤종설, 「군 비행장의 갈등관리 요인 분석-수원비행장의 비행안전규제와 소음피해규제를 중심으로」, 『정책개발연구』 제10권 제2호, 2010, 48쪽.
31. 이정철, 「수원비행장 이전 갈등사례」, 『공존협력연구지』 제3권 제1호, 2017, 98쪽.
32. 연구인신만중, 「수원 군공항 이전 정책과 딜레마 상황 조건에 관한 연구」, 『공공사회연구』 제10권 제1호, 2020, 147~148쪽.
33. 『조선일보』 1991년 8월 28일.
34. 『한겨레신문』 1993년 10월 4일.
35. 『한겨레신문』 2011년 10월 5일.
36. 이종필, 「주민기피시설 이전을 둘러싼 지역사회의 갈등과 거버넌스에 관한 연구 : 수원 제10전투비행장 사례를 중심으로」, 명지대 대학원 박사논문, 2022, 47쪽.
37. 『한겨레신문』 1995년 3월 17일.
38. 『연합뉴스』 2015년 6월 4일.
39. 이정철, 「수원비행장 이전 갈등사례」, 『공존협력연구지』 제3권 제1호, 2017, 93쪽.
40. 『화성저널』 2017년 8월 29일.
41. 『경인일보』 2014년 4월 3일.
42. 『연합뉴스』 2023년 3월 29일.
43. 『충부일보』 2024년 3월 5일.
44. 『경기신문』 2024년 7월 25일.
45. 『인천일보』 2024년 7월 23일.
46. 『경인일보』 2024년 9월 19일.
47. 『세계일보』 2024년 4월 29일.
48. 정한철, 「백해련의 '수원 군공항이전특별법'에 반대하는 이유」, 『오마이뉴스』 2024년 8월 12일.
49. 『한겨레신문』 2024년 11월 12일.
50. 『경인일보』 2024년 11월 12일.
51. 우베 슈테르(Uwe Stehr), 「독일 주둔 미군」, 참여연대-녹색연합-프리드리히 에베르트 재단 공동 주최 국제워크숍 발표자료, 2008.
52. 윤종설, 「군 비행장의 갈등관리 요인 분석-수원비행장의 비행안전규제와 소음피해규제를 중심으로」, 『정책개발연구』 제10권 제2호, 2010, 46쪽.
53. 박길수·윤종설, 「공중투하 훈련장 조성사업 갈등사례」, 한국행정연구원 『공정사회와 갈등관리(V)』, 2016, 187~189쪽.

004

# 수원 군공항 이전사업을 둘러싼 갈등과 해결방안



# SRI

## 수원시정연구원 SUWON RESEARCH INSTITUTE 수원학연구소

이 장에서는 수원 군공항 이전사업에 따른 수원시와 화성시 사이의 지방자치단체 간 갈등을 분석하고 해결방안을 제안하고자 한다. 갈등 상황을 분석하는 방법으로 비교적 최근에 Weible & Heikkila가 제안한 연구분석 모형인 ‘정책갈등 프레임워크’(Policy Conflict Framework, PCF)를 활용하였다. 정책갈등 프레임워크는 정책갈등을 정책환경(활동 수준, 정책행위자, 주요 사건, 정책 이슈)과 정책갈등 에피소드(인지적 특성, 행태적 특성)가 갖는 속성들이 어떻게 작용하여 피드백(산출물, 결과)되는지를 분석하고, 정책갈등을 모형화하여 해결책을 찾는 데 유용한 분석 모형이다.

정책갈등 프레임워크는 구체적으로 이론적 명제가 모호하다는 한계를 갖고 있다. 이와 같은 한계를 극복하고자 첫째, 기존 정책갈등 프레임워크 모형에서 간과하고 있는 변수에 초점을 두어 변수를 추가한 정책갈등 프레임워크 모형으로 갈등 원인을 분석한다. 역사적인 맥락으로서 선행갈등이 군공항 갈등에 중요한 역할을 수행한다는 점에 주목하였으며, 다음으로 갈등을 지속·확산시키는 변수로 중요하다는 점도 주목하였다. 이에 수원시와 화성시의 지방자치단체 간 갈등의 특징을 분석하여 선행갈등의 역할을 규명하고, 자원 요소인 조직 구성, 예산 편성을 속성으로 추가하여 수정된 정책갈등 프레임워크를 갈등 분석에 활용하였다.

## 1. 수원 군공항 이전사업 추진

한국전쟁 이후 1950년대부터 도시 외곽지역에 주둔하기 시작한 공군 비행장은 산업 화시대를 거치며 경제 발전으로 도심이 확대되면서 주민 생활지역과 가깝게 위치하게 되었다. 현재 공군기지는 광주광역시, 대구광역시, 부산광역시, 강릉시, 군산시, 사천시, 서산시, 성남시, 수원시, 예천군, 오산시, 원주시, 청주시, 충주시, 평택시, 포항시 등 16개 지역에 주둔하고 있다. 이 도시들은 1990년대 이후 군공항에 따른 비행안전구역 고도제한으로 재산권 행사에 많은 제약이 발생해 주민 불만이 고조되었으며, 소음피해 민원과 소음피해 배상소송이 증가하였다.

2004년 1월 미 공군기지 전투기 소음피해를 국가가 배상하라는 최초의 재판 결과가 나왔다. 서울지법 민사합의 14부는 미 공군기지 인근에 거주하는 군산시 주민 2,035명이 제기한 전투기 소음피해 배상 청구소송에서 국가가 32억 8,000여만 원을 지급하라는 원고 일부승소 판결을 내렸다. 2월에는 공군의 전투기 소음에 따른 피해를 국가가 배상하라는 판결 결과가 잇따라 나왔다. 대전지법 서산지원 합의부는 충남 서산지역 주민들이 해미비행장의 소음피해에 대한 손해배상 청구소송에서 “국가는 피해 주민들에게 1억 3,710만 원을 배상하라.”라고 판결하였다.

이후 수원, 대구, 광주 등 소음피해 배상소송이 확산하고, 지역 주민들과 지방자치단체 그리고 정치권에서 군공항 이전을 요구하기 시작하였다. 광주광역시는 2005년부터 공항 이전계획을 세우며 2007년 광주공항을 새로 개항하는 무안국제공항으로 이전하고 광주공항을 폐지하는 방안을 건설교통부와 공군에 건의하였다. 2006년 수원시는 시화호 간척지로의 군공항 이전을 국방부에 요구하였고, 대구광역시는 2007년 대선 당시 여·야 대통령 후보들에게 대선공약으로 대구 군공항 이전을 요구하였다.<sup>1</sup> 이에 광주, 대구, 수원 지역 국회의원들은 입법을 추진하기 시작하였다. 수원을 지역구로 둔 김진표 국회의원은 2009년 군공항을 이전하는 내용을 담은 ‘도심 항공기지 이전 및 지원에 관한 특별법’을 처음으로 발의하였다. 이후 대구, 광주, 수원 등 군공항으로 피해를 보는 지역구 의원들의 꾸준한 발의와 소음피해 배상에 따른 국가재정 부담이 가중으로 상황에서 중앙정부와 논의 끝에 2013년 4월 5일, 군공항이전특별법이 제정되었다. 특별법은 군공항 이전 시 발생하는 막대한 예산에 따른 국가의 부담을 줄이고자 ‘기부 대 양여’ 방식으로 추진하며, 추진 절차는 다음과 같다. 종전부지 지방자치단체장은 이전건의서를 국방부에 제출하고, 국방부장관은 이를 평가·승인한 후 예비 이전후보지를 선정한다. 그리고 종전부지 지방자치단체장은 이전부

지 지방자치단체장과 협의하여 지원방안 수립을 완료하면, 국방부장관은 이전후보지를 선정하고 이전부지 선정계획을 공고한다. 이를 토대로 이전부지 지방자치단체장은 주민투표를 거쳐 이전부지선정위원회에 유치신청을 하며, 최종적으로 이전부지를 선정하여 종전부지 지방자치단체장이 군공항 이전사업을 추진하게 된다.

2013년 4월 15일 군공항특별법이 제정된 후 이듬해인 2014년 5월 1일 국방부 군공항이전 사업단이 신설되어 광주광역시, 대구광역시, 수원시가 본격적으로 군공항이전을 추진하게 된다. 국방부는 수원·대구·광주 군공항 이전과 관련한 용역을 2016년 말까지 진행하였다. 국방부는 종전기지보다 약 2배 이상의 부지를 매입하여 소음피해를 최소화하고, 매입하지 않은 소음피해지역은 소음피해 보상, 방음시설 설치 등 소음피해 최소화 대책을 마련하겠다고 밝혔다.

국방부의 용역 결과 지역별 경제효과 발표에 따르면,<sup>2</sup> 광주 군공항 이전으로 전라남도에서 발생하는 경제효과는 이전지 공항 건설에 3조 5,539억 원을 투입하고, 생산 유발액 4조 8,299억 원 / 연간 8,050억 원, 부가가치유발액 1조 7,065억 원 / 연간 2,844억 원, 취업유발 인원 3만 6,297명 / 연간 6,050명으로 분석되었다. 대구 군공항 이전에 따른 경상북도에 발생하는 경제효과는 이전지 공항 건설에 5조 2,625억 원을 투입하여, 생산 유발액 7조 2,899억 원 / 연간 1조 2,150억 원, 부가가치유발액 2조 5,899억 원 / 연간 4,316억 원, 취업유발 인원 5만 1,784명 / 연간 8,630명으로 나타났다. 수원 군공항 이전에 따른 경기도의 경제효과는 이전지 공항 건설에 4조 104억 원을 투입하고, 생산 유발액 5조 5,751억 원 / 연간 9,292억 원, 부가가치유발액은 1조 9,363억 원 / 연간 3,227억 원, 취업유발 인원 3만 9,062명 / 연간 6,510명으로 분석되었다. 국방부 용역 결과를 바탕으로 이전부지 면적 중 소음 완충지역을 기존 공항보다 2배 이상 확대하여 주민 소음피해를 예방하고, 신공항 건설에 따른 지원사업과 생산, 부가가치 및 취업유발을 통해 이전지역의 반발을 무마하려 하였다. 하지만 민간공항 없이 군공항만 이전하는 수원 군공항의 경우 이전 효과는 미비하여 화성시의 이해와 설득은 고사하고 반발과 갈등만 고조시키는 결과로 귀결되었다. <표 1>은 군공항 이전사업과 관련된 항목별 주요 내용을 정리한 것이며, 이어서 지역별 군공항 이전과 관련된 현황 및 추진 경과에 대해 살펴보도록 한다.



2019년 수원비행장과 수원시가지(구글어스 제공)

<표 1> 군공항 이전사업의 개요

항목	수원	대구	광주
종전부지 면적	6.3km <sup>2</sup> (수원 5.2km <sup>2</sup> , 화성 1.1km <sup>2</sup> )	6.93km <sup>2</sup>	8.2km <sup>2</sup>
이전부지 면적	14.5km <sup>2</sup>	15.3km <sup>2</sup>	15.3km <sup>2</sup>
- 시설	11.7km <sup>2</sup>	11.7km <sup>2</sup>	11.7km <sup>2</sup>
- 소음완충지역	2.8km <sup>2</sup>	3.6km <sup>2</sup>	3.6km <sup>2</sup>
사업기간	2013~2024년	2013~2026년	2014~2025년
- 계	6조 9,997억 원	7조 2,465억 원	5조 7,480억 원
- 신공항 건설	5조 463억 원	5조 7,744억 원	4조 791억 원
사업비	5,111억 원	3,000억 원	4,508억 원
- 종전부지 건설	7,825억 원	6,363억 원	8,356억 원
- 금융비용	6,598억 원	5,358억 원	3,825억 원
생산 유발	5조 5,751억 원 (연 9,292억 원)	7조 2,899억 원 (연 1조2,150억 원)	4조 8,299억 원 (연 8,050억 원)
부가가치 유발	1조 9,363억 원 (연 3,227억 원)	2조 5,899억 원 (연 4,316억 원)	1조 7,065억 원 (연 2,844억 원)
취업 유발	39,062명 (연 6,510명)	51,784명 (연 8,630명)	36,297명 (연 6,050명)

출처 : 각 지방자치단체 이전건의서 및 국방부 지방자치단체 홈페이지 재구성.

수원 군공항은 수원시 권선구 장지동(5.2km<sup>2</sup>)과 화성시 황계동(1.1km<sup>2</sup>) 일원에 걸쳐 위치한 면적 약 6.3km<sup>2</sup>(190만 평) 규모의 도심 속 군공항으로 공군 10전투비행단(K-13)이 주둔하고 있다. 제2차 세계대전 당시 일본군에 의해 처음 건설되어 한국전쟁 직후인 1954년 한국 공군에게 인계된 수원 군공항은 당시에는 수원과 화성의 변두리에 자리 잡고 있었다. 1955년 기준 7만 2,000여 명 작은 마을이었던 수원 주변 지역은 2023년 3월 기준으로 수원시는 119만여 명, 화성시는 92만여 명이 거주하는 대도시로 발전하였다. 산업화와 경제성장으로 수도권 발전과 함께 두 도시의 발전으로 도심이 팽창하면서 군공항 주변 지역은 도심 속 군공항의 존치에 따른 민원과 부작용들이 나타나기 시작했다. 1990년대 소음피해, 비행안전구역 개발제한으로 인한 재산권 행사 침해 문제 등이 발생하면서 도심 속 군공항 이전의 필요성이 대두되었다.

2006년 수원시는 국방부에 안산 시화호 간척지로 군공항 이전을 요구하였다. 수원시는 시설이 협소와 비행훈련의 제약으로 국방력 강화에 장애요인이 된다는 점과 탄약고와 각종 전투기 사고의 안전 문제로 주민들이 위협에 노출되어 있다는 점, 소

음피해 소송 증가로 국가재정의 부담이 가중을 문제점으로 지적하였다. 이후 군공항이 위치한 지역의 국회의원들을 중심으로 군공항이전법 제정이 추진되었다. 18대 국회에 군공항 피해를 보상을 지원하는 ‘군용 비행장의 소음방지 및 주변 지역 지원에 관한 법률안’ 등 소음방지와 지원에 관한 법률만 4건 이상이 계류되어 있던 당시 상황에서 군공항 이전이라는 본질적인 문제를 해결하기 위한 법률이 발의되었다. 2009년 2월 12일 김진표 의원은 ‘도심 항공기지 이전 및 지원에 관한 특별법’을 최초로 발의하여 정부가 단계적으로 도심지 군공항을 이전하고, 이전 지역에는 종합발전계획을 마련하여 지원사업을 시행할 수 있는 기반을 마련하였다.<sup>3</sup>

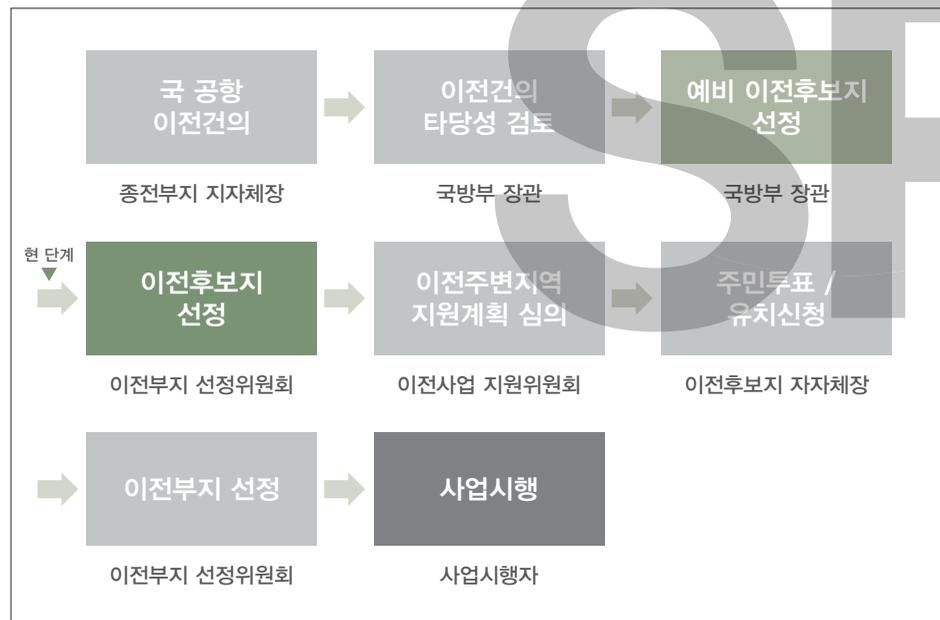
수원 군공항으로 소음피해를 입은 수원지역 주민 3만 8,000여 명은 국방부를 상대로 소송을 제기하여 603억 원의 배상 판결을 받은 이후 약 10만여 명이 국방부를 상대로 소송을 제기하면서 국가 예산으로 천문학적인 피해배상을 해야 하는 상황이 되었다. 소음피해 지역으로 수원시는 26.18km<sup>2</sup>(전체 면적 대비 21.62%), 화성시는 8.02km<sup>2</sup>(전체 면적 대비 0.95%)로 나타나며, 고도제한으로 인한 재산권 침해를 받는 지역은 수원시가 전체 면적의 절반에 가까운 58.44km<sup>2</sup>(48.25%), 화성시는 40.35km<sup>2</sup>(4.75%)로 조사될 정도로 수원과 화성에 걸쳐 피해 규모가 상당한 지역이다. 2013년 3월 6일 김진표 의원이 대표 발의한 군공항이전특별법이 국회를 통과하면서 도심 속 군공항이 이전할 수 있는 법적 근거가 마련되었다.

수원시는 군공항이전특별법이 국회를 통과되자 곧바로 후속대책 마련에 착수하였다. 수원시는 2013년 6월 국토연구원과 수원비행장 이전 업무협약을 체결하여 수원비행장 이전 비용 산출, 종전부지 활용방안, 사업 시행방식 및 재원 조달, 이전 주변 지역 지원계획 등의 내용으로 연구용역을 추진하여, 2014년 3월 20일 수원시는 전국 최초로 군공항 이전건의서를 국방부에 제출하였다. 2014년 6월 10일부터 국방부, 공군, 수원시는 공동협의체를 운영하여 이전건의서를 보완하여 2015년 3월 23일 최종 이전건의서를 제출하였다. 수원시는 새로 건설되는 군공항을 현재 수원 군공항의 190만 평보다 2.3배가 큰 440만 평으로 계획하여 총사업비 약 7조 원이 소요될 것으로 추정하였다.

수원시의회는 2014년 12월 19일 군공항 이전추진특별위원회를 구성해 종전부지 활용방안 및 이전지역과 상생발전 방안을 마련하는 활동을 시작하였고, 화성시의회는 2015년 2월 ‘수원 군공항 화성시 반대 결의안’을 채택하면서 수원시와 화성시 간 정책갈등의 시작을 알렸다. 수원시는 2015년 5월 수원 군공항 이전 지원위원회와 군공항 이전 수원시민협의회를 발족하며 시민운동으로 전개하였다. 반면, 예비 이전

후보지 선정 전부터 화성시는 시장과 시의회, 시민들은 강하게 반발하며 국방부와 수원시와의 모든 협의를 거부하였다.

국방부는 수원시가 제출한 이전건의서를 평가하여 2015년 6월 4일 이전건의안을 승인하였으며, 2016년 6월부터 국방부, 공군, 수원시, 경기도가 참여하는 갈등관리 협의체(화성시 불참)를 구성하여 법적 절차를 이행하였다. 9월에는 국방부가 경기지역 6곳(안산, 여주, 양평, 이천, 평택, 화성)을 수원 군공항 이전 대상 적합 지역으로 잠정 선정해 사전 협의를 시작하였지만 이에 대해서도 화성시는 결사반대 입장을 표명하였다. 같은 해 10월 국방부 주관으로 수원 군공항 이전후보지 선정 관련 첫 회의를 개최하였으나 화성시와 안산시는 불참하였고 나머지 지방자치단체의 반대 의사를 표명하였다. 또한 화성지역 서청원 국회의원은 상임위를 국방위원회로 옮겨 수원 군공항 이전을 저지하려는 국회 내 활동과 주장을 이어 갔다. 화성시의 반대에도 불구하고, 국방부는 2017년 2월 16일 수원 군공항 예비 이전후보지로 화성시 화옹지구를 단독 선정하였다.



수원 군공항 이전사업 추진흐름도(국방부 홈페이지)

화성시와 지역 주민들은 반대 단체를 구성해 강하게 반발하였고, 2017년 4월 헌법 재판소에 국방부장관을 상대로 예비 이전후보지 선정 취소 권한쟁의심판을 청구하

였으나 그해 12월 각하되었다. 이후 수원시와 화성시 간에 군공항 이전을 둘러싼 공공 정책갈등이 본격적으로 시작되었다. 예비 이전후보지 선정 후 화성시의 반대로 이전부지 선정위원회 구성조차 하지 못한 채 군공항 이전사업은 답보상태에 머물러 있다. 답보상태가 길어지자 2018년 김진표 국회의원은 주민참여형 공론조사로 이전 후보지를 선정할 수 있도록 하는 군공항특별법 개정안을 대표 발의하였다. 하지만 화성시와 무안군 등의 반대와 관계부처의 부정적 의견으로 개정안은 2020년 소위에서 심사 보류되어 국회에 계류하고 있다.

이후 수원시는 경기도시공사의 군공항 활성화 방안 용역의 결과를 토대로 민군 통합국제공항으로 정책 방향을 전환하였다. 2018년 2월 19일부터 7개월간 수행한 용역 결과 경기 남부권 민군 통합국제공항의 사업성이 B/C 2.36으로 나타났다. 수원시는 앞으로 인천공항과 김포공항이 포화할 것이라며, 경기 남부권 주민들의 이용 편의성 증대, 반도체 클러스터 형성에 따른 항공물류 급증, 관광 활성화를 이유로 경기 남부권 국제공항으로 건설을 주장하고 있다.

수원 군공항은 다른 지역과 다른 특성들을 확인할 수 있다. 먼저 수원 군공항에는 민간공항이 없는 순수한 군공항으로 국제공항이 함께 있는 대구와 민간공항이 같이 있는 광주에 비해 군공항 이전에 어려움을 겪고 있다. 민간공항은 필리피적 성격을 갖는 시설이라, 대표적인 님비적 성격의 군공항과 함께 이전하는 것에 대해 상쇄 효과를 얻을 수 있다. 하지만 군공항으로 겪는 소음과 고도 제한 등의 피해는 시간이 흘러도 줄어들거나 대안적 해결책이 없는 성격의 문제이며, 군공항으로 인한 이점(예를 들어 군공항 상주인구와 가족 유입에 따른 인구 및 유동인구 증가, 기반 시설 확충, 지역개발 등)이 크지 않다는 점에서 갈등은 지속되는 양상을 보인다.

특히 화성시는 이런 이점에 현혹되지 않을 만큼 경제적 여건이 매우 좋은 도시로, 많은 조건이 수원시보다 뛰어난 도시로 성장하였다. 서울시 면적의 1.4배의 면적에 인구 100만 명의 특례시를 눈앞에 둔 화성시는 각종 지방자치단체 평가와 재정 수준에서 최상위를 차지하고 경쟁력을 갖춘 도시로 성장·발전하였다.

이전후보지 선정을 완료한 대구 군공항과 대구와 피해 주민들의 소음피해 보상액과 배상금 수준이 비슷한 수원의 가장 큰 차이점은 정책 선도자인 대통령의 의지를 들 수 있다. 2016년 6월 21일 동남권 신공항이 영남권이 아닌 김해공항 확장으로 결정되고 20일 뒤 지역 민심이 반발을 잠재우고자 대구공항 이전에 대한 입장이 나왔다. 박근혜 대통령은 7월 11일 청와대 수석비서관 회의를 주재하며 대구 군공항과 민간공항을 통합하여 대구 인근으로 이전을 조속히 추진하라고 지시하였다. 수원은 군

공항 이전에 가장 발 빠르게 움직이며 김진표 의원의 대표 발의로 군공항이전특별법 제정과 가장 먼저 이전건의서를 접수하고 승인을 받았지만, 화성시의 반대를 중재하거나 국책사업의 성격을 띤 국가적 사업임에도 불구하고 중앙정부의 소극적 대응으로 해결의 실마리를 찾지 못하고 있다.

## 2. 수원시와 화성시 간 갈등의 역사

지방자치단체 간의 갈등을 다룰 때 그 사건뿐만 아니라 갈등의 역사를 살펴볼 필요가 있다. 최근 정책갈등 프레임워크를 활용한 연구에서 강지선<sup>4</sup>은 서울시 은평구 광역자원 순환센터 건립을 둘러싼 갈등 분석을 통해 정책환경 요소인 사회경제적 조건으로 고양시가 서울시의 기피시설의 수용지로 피해의식이 있다는 점 등을 들었다. 강상원·박진아<sup>5</sup>는 고양 창릉 지하철 직결 중단 사례연구를 통해, 사회·경제·문화적 속성으로 고양시가 서울의 베드타운 역할만 하며, 기피 시설 수용지로 피해의식을 있다는 점을 들었다. 수원 군공항 이전사업 전에 발생했던 수원시와 화성시 사이의 갈등을 선행(先行)갈등이라 칭하며, 선행갈등이 수원 군공항 이전 갈등에 어떤 영향을 주었는지 살펴보고자 한다.

### 1) 수원·화성·오산시 통합 갈등

수원시와 화성시의 통합에 대한 논의는 1998년으로 거슬러 올라간다. 1998년 수원시는 화성군과의 통합을 위한 공론화를 제안했지만, 화성군과 경기도의 반대에 부딪혀 무산되었다. 이후 1999년 11월 24일 수원시의회는 '수원·화성·오산 행정구역 통합 타당성 조사' 용역 계약을 체결하였다. 수원시의회는 수원과 오산·화성이 조선시대 수원군이었으며 지금도 동일 생활권으로 동일한 지역정서를 갖고 있다며, 세 도시가 통합하여 광역시로 승격하자는 바람을 갖고 있다.<sup>6</sup> 이후로도 수원은 행정구역 통합을 주장하며 공론화되길 바랐지만, 오산·화성은 흡수통합으로 인한 주민서비스 질 하락과 찬밥신세라며 반대 입장을 가지고 있다. 그런데도 2007년 12월 5일 수원시의회는 '대도시 행정수요에 상응하는 수원광역시 승격 건의(안)' 본회의에서 만장일치로 통과시키고, 특별위원회를 구성하였다. 수원시는 독자적으로 광역시 승격을 위해 행동에 돌입하자 화성시와 오산시는 통합 광역시에 대한 아무런 협의 없

이 독단적으로 진행하였다며 불쾌감을 드러내며 대응할 가치도 없다며 반대 입장을 분명히 하였고, 경기도와 중앙정부도 부정적인 입장을 나타냈다.

이후 지방자치단체 통합에 적극적이었던 이명박 정부가 자율 통합 지원계획을 발표하자 2009년 9월 10일 수원시의회는 전국에서 처음으로 '수원·오산·화성시 행정구역 통합 건의안'을 통과시키며 행정안전부와 경기도에 제출하였다.<sup>7</sup> 하지만 화성시는 수원시가 통합시 명칭과 청사 위치 등 기득권을 내려놓으면 논의에 응하겠다는 입장이며, 오산시는 화성시와의 통합에 더 초점을 맞추고 수원시를 배제한 화성시와의 통합 건의서를 제출하였다. 이어 11월 화성시의회는 의원총회를 개최하고 '화성·수원·오산 행정구역 통합 반대 성명서'를 만장일치로 채택하였다. 12월에는 오산시의회가 7명 의원 전원이 만장일치로 '행정구역 자율 통합 반대 성명서'를 채택하여 반대 입장을 분명히 하였다. 2010년 2월 행정안전부는 '수원·화성·오산시 행정구역 자율통합안'에 대하여 각 시의회의 의견을 물어 통합을 결정하기로 하자 수원시의회만 찬성, 오산시의회와 화성시의회는 반대를 의결하여 통합은 무산되었다.

이후 2010년 '지방행정 체제 개편에 관한 특별법'이 제정되고, 2011년 대통령 직속 지방행정 체제 개편 추진위원회가 발족하여 시군구 통합기준안을 발표하였다. 개편위가 수원·화성·오산을 통합 대상에 올려놓으며 다시 한 번 통합의 길을 열어 놓았다. 통합문제도 3개 시장과 주민들 간의 갈등 양상을 보이자, 3개 시장과 국회의원, 지방의원 등은 '산수화(오산·수원·화성) 상생협력위원회'를 출범하여 3개 시의 상생 협력을 결의하였다. 그리고 산수화 상생협력을 위한 공동연구 용역을 추진하며, 용역 결과가 나올 때까지 통합에 대한 입장 발표를 유보하기로 하였다. 하지만 수원시만 통합에 찬성하고 화성과 오산시는 이전의 반대 기조가 유지하였다. 2012년 5월 17일 화성시의회는 본회의를 통해 '화성·오산·수원시 통합추진에 대한 화성시의회 반대 결의문'을 만장일치로 채택하였다. 2012년 6월 개편위 회의에서 수원·화성·오산 3개 시 통합안이 개편위원회 위원들의 투표로 부결되어 일단락되었다. 그 후 7월 오산시, 수원시, 화성시 시장들은 산수화 상생협력위원회를 개최하여 개편위의 부결에 따라 더 이상의 통합 논의를 중단하고 상생 협력방안을 찾기로 합의하였다. 요약하면 수원시는 화성시와 오산시의 반대 입장에도 불구하고 도시 간 통합이라는 중차대한 사업을 추진하면서 다른 도시와의 충분한 협의와 협조 없이 일방적인 입장 발표와 추진으로 갈등을 유발시켰다. 다른 도시들 입장에서는 수원시가 인구가 가장 많고 경기도의 수부 도시라고는 하지만 면적이 작고, 도시발전이 포화하여 통합을 추진하는 모습으로 비쳐 흡수통합에 대한 경계심이 작동하였다. 또한 화성시



2012년 2월 23일 수원·화성·오산 3개 시 공동연구용역협약 및 기자회견(수원시 포토뱅크 제공)



2014년 4월 12일 수원·오산·화성 자율통합시민연대 수원위원회 출범(수원시 포토뱅크 제공)

는 독자적인 발전 가능성이 큰 도시로 수원시와의 통합에 이점을 느끼지 못한 상황에서 수원시의 통합추진 움직임에 부정적인 태도를 견지한 것으로 나타났다.

<표 2> 수원·화성·오산시 행정구역 통합추진 경과

시기	내용
2007.12.05.	<ul style="list-style-type: none"> <li>수원시의회 '대도시 행정수요에 상응하는 수원 광역시 승격 건의(안)' 채택</li> <li>화성시·오산시는 부정적 입장, 대응할 가치도 없음을 표명</li> </ul>
2009.09.	<ul style="list-style-type: none"> <li>수원시의회, 전국 최초 '수원·오산·화성시 행정구역 통합 건의안' 채택</li> <li>화성시의회 의장, 수원시가 통합시 명칭과 청사 소재지 등 기득권 포기해야 논의</li> <li>수원시의회 '수원·화성·오산' 통합 독자 건의서 제출</li> <li>오산시의회 '오산·화성' 통합 건의</li> </ul>
2009.11.	<ul style="list-style-type: none"> <li>화성시의회, 긴급 의원총회 '화성·수원·오산 행정구역 통합 반대 성명서' 만장일치 채택, 행정안전부와 국회 지방행정 체제 개편 특별위원회 및 행정안전위원회에 제출</li> </ul>
2009.12.	<ul style="list-style-type: none"> <li>오산시의회, 7명 의원 전원 '행정구역 자율 통합 반대 성명서' 채택</li> </ul>
2010.02.	<ul style="list-style-type: none"> <li>행정안전부가 요청한 '수원·화성·오산시 행정구역 자율통합안'</li> <li>수원시의회, 36명 만장일치 찬성 의결</li> <li>오산시의회, 7명 만장일치 반대 의결</li> <li>화성시의회, 찬성 3, 반대 7, 기권 1표로 반대 의결</li> </ul>
2010.06.	<ul style="list-style-type: none"> <li>지방선거 수원시장 화성시장 당선자 통합 의지 확인</li> </ul>
2011.07.	<ul style="list-style-type: none"> <li>수원시장, 적극 노력</li> <li>화성시장·오산시장, 갈등의 불씨이며 자치 기능 무시로 부정적</li> </ul>
2011.12.	<ul style="list-style-type: none"> <li>수원·화성·오산시장, 행정구역 통합 공동용역 추진 합의</li> </ul>
2012.02.	<ul style="list-style-type: none"> <li>'산수화(오산·수원·화성) 상생협력위원회' 출범식 및 공동연구 용역식</li> </ul>
2012.05.	<ul style="list-style-type: none"> <li>화성시의회, '화성·오산·수원시 통합 반대' 결의문 채택</li> </ul>
2012.06.	<ul style="list-style-type: none"> <li>지방행정 체제 개편추진위원회 투표 결과 부결</li> <li>수원·화성·오산의 행정구역 통합 무산</li> </ul>

## 2) 화성시 광역화장장 건립 갈등

군공항, 장사시설, 소각장 등 주민 기피시설로 지방자치단체 간의 갈등은 자주 발생하고 있다. 지방자치단체 간의 남비갈등은 어떻게 발생하고 어떤 방식으로 논의되어 결론지어졌는지는 이후 공공갈등 사례에 많은 영향을 미친다. 수원과 화성시 사이에는 2003년 7월 화성시에 있는 수원시하수종말처리장을 건립하는 과정에서 갈등을 겪은 바 있다. 수원시는 운영비 조달을 위해 하수종말처리장 상부공간에 골프

연습장 건립하였는데, 이 과정에서 화성시의 상부공간에 대한 전면 공원화 요구가 있어 2005년 4월 골프연습장 수익금의 10%를 화성시 주민에게 지급하도록 하는 협약을 체결한 후 개장한 사례가 있다. 이후에도 하수종말처리장의 악취 문제와 화성시 인근에 있는 수원시 음식물 처리시설에 따른 악취로 인하여 화성시 주민들의 민원으로 갈등을 겪기도 하였다. 수원과 화성 두 도시 간에 가장 큰 갈등은 화성시 광역화장장 건립에 따른 갈등으로 이는 시기적으로 군공항 이전사업과 맞물려 군공항 이전사업에 많은 영향을 미쳤다.

2000년대에 들어 장례문화가 매장에서 화장으로 급격히 변화하면서 각 지방자치단체는 공영 화장시설을 설치하려 하였지만, 주민들의 반대로 입지를 찾는 데 어려움을 겪었다. 2011년 8월 화성시는 경기도 인근 도시들과 광역 종합장사시설을 건립하려는 계획을 수립하여 화성시의회에 건립계획을 보고하고, 그해 11월 화성시 종합장사시설 건립추진위원회를 발족하였다. 2013년 5월 군포·과천·부천·시흥·안양·의왕·평택·화성시 등 8개 시장은 화성시에 공동 종합장사시설 건립을 위한 양해각서(MOU)를 체결하고 사업비 1,200억 원은 8개 시가 공동 부담하기로 하였고, 같은 해 11월 매송면 숙곡1리를 후보지로 선정하였다.<sup>8</sup>

이후 서수원권 호매실 주민들 사이에서 광역화장장 후보지가 서수원과 2.2km로 가까운 거리라 환경오염물질들에 대한 피해를 주장하며 민원을 제기하면서 갈등이 시작되었다. 2015년 1월 수원시는 화성시에 주민설명회 개최, 안전성 확보대책 마련, 화장시설 부지변경을 요구하는 공문을 보냈고, 이는 곧바로 수원 군공항 화성 이전설에 대한 화성시 측의 반대 입장 표명으로 이어졌다. 2015년 1월 당시 새누리당 소속 권선구 지역 정미경 국회의원은 반대 주민들과 간담회를 시작으로 6월 국회 기자회견을 통해 반대운동에 동참하였다. 화장장 문제로 국회 대정부 질문에 나서 공동추진 중인 지방자치단체의 반발을 사며 갈등은 더 크게 확산하였다.<sup>9</sup> 같은 해 2월 경기도가 주최하는 화성시 장사시설 설명회는 서수원 주민 1,200여 명의 반발로 무산되었다. 또한 경기도가 갈등 관리기구를 구성하여 이 문제를 논의하려 하였지만, 첫 회의부터 파행을 겪었다.

2015년 5월 수원시는 경기도의 화성시 장사시설 설치에 따른 그린벨트 변경에 대해 갈등 해결을 위한 조정이 충분히 이뤄지지 않았다며 반대 의견을 제출하였고, 경기도 도시계획위원회의 화성 광역화장장 안건 상정에도 반대하였다. 하지만, 경기도 도시계획위원회는 '화성 화장장 건립계획안'을 조건부로 통과시켜 국토교통부로 넘겼다. 갈등이 증폭되자 국토교통부는 '장사 등에 관한 법률' 제5조에 따라 인접 지방



2015년 3월 17일 수원시의 화성시공동형종합장사시설 관련 브리핑(수원시 포토뱅크 제공)

# 수원시정안주인

## SUWON RESEARCH INSTITUTE

# 수원학연구센터



2015년 4월 21일 화성시의 광역화장장 관련 기자회견(화성시 포토갤러리 제공)

<표3> 화성시 광역 종합장사시설 추진 경과

연도	내용
2011.08.	• 화성시, 시의회에 광역형 종합장사시설 건립 추진 보고
2011.11.	• 화성시 종합장사시설 건립추진위 위촉식
2013.05.	• 군포·과천·부천·시흥·안양·의왕·평택·화성시 등 8개 시장 '화성시 공동형 종합장사시설' 건립 양해각서(MOU) 체결, 사업비 1,200억 원 8개 시 공동 부담
2013.08.	• 화성시 건립추진위원회, 우선 후보지로 매송면 속곡1리와 서신면 공평2리 등 2곳 선정
2013.11.	• 화성시, 매송면 속곡1리 선정 • 군포·과천·광명·부천·시흥·안산·안양·의왕·평택·화성시 등 10개 지방자치단체, 2018년까지 30만 m <sup>2</sup> 화장시설 13기, 장례식장, 봉안당 2만 7,000기, 자연장지 3만 8,000기 등
2014.12.	• 네이버 카페 '호매실을 사랑하는 사람들의 모임'(호사모) 화장장 문제 이슈화, 속곡리와 2.2km 떨어진 수원 호매실택지개발지구 주민과 서수원권 주민들 국토교통부 등에 화성 광역화장장 반대 민원 접수
2015.01.	• 권선구 정미경 국회의원 반대 주민과 간담회 및 반대운동 • 속곡리 이장 "수원비행장을 화성으로 이전한다는 얘기가 있는데 좋은 것은 취하고 싫은 것은 남에게 미루려는 잘못된 발상" • 채인석 화성시장, 남경필 지사에게 비행장 이전 막아 달라고 건의
2015.02.	• 경기도 주최 '화성시 공동형 장사시설 사업설명회' 서수원 주민 1,200여 명 반발로 무산 • 경기도 갈등관리기구 구성, 수원 주민대표 5인, 화성 대표 5인, 갈등 조정 전문가 2인 : 첫 회의부터 파행
2015.05.	• 경기도 의견조회, 수원시 반대 의견 제시 • 국토교통부, 경기도가 화성과 수원 주민들의 분쟁을 설득해서 주민 설득을 통한 합의를 끌어내지 못 하면 개발제한구역 관리계획 변경 절차 이행 불가
2015.05.	• 경기연구원 화장시설 연구 결과 발표, 환경에 큰 영향 없음, • 다이옥신 농도 담배보다 22배 이상 낮게 예측
2015.05.	• 수원시, 경기도 화성 광역화장장 도시계획위 안건 상정 '반대' • 경기도 도시계획위, '화성 화장장 건립계획안' 조건부 의결
2015.06.	• 국토교통부, '경기도 화성시 장사 관련 시설건립' 기관 의견조회 • 수원시 입지선정 과정의 절차적 문제와 갈등 조정이 충분히 이뤄지지 않아 반대 회신, 화성시 수원시에 유감 표명
2015.07.	• 국토교통부, 화성 화장장 갈등 재조정 경기도에 요구
2015.07.	• 화성시장, "수원공군 비행장 이전부지로 화성지역이 결정되면 모든 것을 걸고 저항하겠다." 결사 항전 선언
2015.08.	• 수원시 경기도의 광역화장장 의견 제출 요구에 무응답
2015.09.	• 화성시, 화장장 설명회 강행 수원 주민들 반발로 무산 • 보건복지부, 화성 화장장 수원·화성 중재 실패
2015.12.	• 국토교통부 중앙도시계획위원회, '함백산메모리얼파크' 건립사업 심의 승인
2017.09.	• 화장장 건립 저지 비대위, 화성시장 상대로 '도시관리계획 결정 처분취소' 소송 제기, 수원지법 기각
2017.12.	• 화장장 건립 저지 비대위, 종합장사시설 관련 감사원 감사청구, 감사원은 '근거 없음'으로 종결

자치단체 간 분쟁이 있을 시 주민 합의 없이 개발제한구역 변경 절차를 이행하지 않겠다고 밝혔다. 국토교통부의 화성시 장사시설 건립 건에 대해 수원시는 다시 반대 의견을 회신하였고, 화성시는 수원시에 유감을 표명하며 갈등이 더욱 깊어져 갔다.<sup>10</sup> 이에 7월 1일 국토교통부는 화성 광역화장장 건설사업에 대해 다시 조정할 것을 경기도에 요구하였다.

2015년 7월 7일 채인석 화성시장은 기자회견담회를 통해 화성시 광역화장장 건립에 수원시에 대한 불만을 표시하며 강한 어조로 수원 군공항을 막겠다고 공언하였다. 이후 8월 국토교통부는 경기도를 통해 수원시의 공식적인 입장을 요구하였지만, 수원시는 이에 회신하지 않았다. 2015년 12월 국토교통부는 중앙도시계획위원회를 열어 '함백산메모리얼파크' 건립사업을 승인하며 화성 광역화장장 건립에 따른 갈등은 일단락되었다. 하지만 서수원 주민들의 반발과 화장장 건립 반대 비대위 측의 소송과 감사원 감사청구 등이 이어지며 갈등은 심화되었다.

### 3) 선행 갈등 사례의 시사점

비선호시설에 대한 지역 간의 갈등 사례는 경험으로 축적되어 지속적인 협력관계 구축을 통한 지역 간의 신뢰 형성 및 사회적 통합에 부정적인 효과로 작용하게 된다.<sup>11</sup> 화성시와 오산시는 수원시가 수원·화성·오산 통합을 추진하는 과정에서 선제적이고, 일방적이며, 독단적인 행태를 보였다고 주장한다. 수원시는 1998년부터 광역시 승격을 추진하였다. 2007년 수원시의회에서 '대도시 행정수요에 상응하는 수원 광역시 승격 건의(안)'를 통과시키자, 화성시와 오산시는 불쾌감을 드러냈다. 수원시 단독으로 광역시가 될 수 없으며, 이전 광역시 승격 사례에서 인근 시·군이 흡수 통합되었기 때문이다. 화성시와 오산시는 수원시가 아무런 협의 없이 독단적으로 진행하였다며 대응할 가치도 없다고 반대하였다. 또한 이명박 정부가 행정구역 자율 통합을 추진하자 2009년에도 수원시는 화성·오산시와 상의 없이 독자적으로 수원시의회를 통해 '수원·오산·화성시 행정구역 통합 건의안'을 통과시키며 행정안전부와 경기도에 제출하였다. 수원시의 통합 및 광역시 추진은 모두 화성시와 오산시의 반대에 부딪혀 번번이 실패하였다. 수원 군공항 이전사업에 대해서 화성시는 국방부의 일방적 추진이라고 비판하였다. 수원시와 국방부, 공군본부가 수원 군공항 이전추진 공동협의체를 구성하여 예비 이전후보지를 물색하자 화성시의회는 2015년 수원 군공항 화성시 이전 반대 결의문을 통해 "화성시민의 의사를 무시하고,

일방적으로 추진되고 있는 수원 군공항 이전사업을 반대한다.”라는 내용을 채택하였다.<sup>12</sup> 2017년 예비 이천후보지로 화옹지구가 결정되자 화성시는 국방부의 일방적인 결정에 분노한다며 강력하게 저지하겠다는 입장을 밝혔다.

또 다른 사례로 화성시가 종합장사시설 건립을 추진하면서 서수원권 주민들의 반발과 국회의원 선거를 앞둔 지역 국회의원의 반대와 수원시의 반대 입장표명으로 화성시와 화성시민들은 수원시에 대한 반감과 부정적인 입장을 갖게 되었다고 볼 수 있다. 게다가 시기적으로도 화성시 광역화장장 추진을 위한 개발제한구역(그린벨트) 해제를 위한 절차가 진행된 2015년과 이후 화장장 건립 비대위가 소송을 진행한 2017년까지는 군공항 이전사업 추진에 중요한 시기였다. 수원 군공항 이전사업은 2015년 군공항 이전사업 승인부터 2017년 예비 이천후보지 발표까지 시기적으로 맞물리면서 반대를 주장하는 수원시와 화성시의 입장이 뒤바뀌게 되면서 갈등의 해결은 더 어려워진 상태로 흘러갔다고 볼 수 있다. 이는 수원 군공항 이전사업을 분석하는 데 있어 화성시 측의 인지적 특성에 중요한 속성으로 작용하였다.

화성시 광역화장장 건립 문제에 수원시가 반대 입장을 취하자 2015년 7월 화성시장은 수원 군공항 이전사업을 시장직을 걸고 막겠다고 공언하였다. 이후 2017년 예비 이천후보지로 화옹지구가 결정되자 화성시는 군공항 이전 대책본부를 구성하고 시장이 직접 대책본부장을 맡아 군공항 이전 반대에 최선봉에 섰다. 이후 2018년 군공항 이전 대응 예산을 수원시보다 2배 많은 약 40억 원을 편성하여 지출하였다. 2018년 6월 지방선거를 통해 새롭게 취임한 서철모 시장 역시 반대의 기조를 이어갔다. 서철모 시장은 2018년 7월 OBS와의 인터뷰에서 수원 군공항 이전은 화성시를 팔아먹는 일로 화성시의 이완용이 될 수 없다며 강한 어조로 군공항 이전을 반대하였다. 또한 전임 시장이 책정한 예산과 비슷한 수준으로 2019년부터 2022년까지 매년 24억 원에서 31억 원까지 예산을 편성해 군공항 이전 대응 사업으로 지출하였다. 수원과 화성시의 군공항 이전 관련 예산의 편성과 집행 내역에 대한 종합적인 분석은 다음 장에서 자세히 다루도록 하겠다.

본 연구에서는 이러한 선행갈등이 군공항 이전 갈등에 직접적으로 영향을 미친 것으로 판단하여, 이는 정책갈등 프레임워크의 속성 중 가장 중요한 속성인 정책갈등 에피소드의 인지적 특성과 행태적 특성으로 분석하였다.

### 3. 정책갈등 프레임워크(PCF)와 수정된 정책갈등 프레임워크

#### 1) 정책갈등 프레임워크(PCF)의 이론

많은 이론과 모형들이 공공갈등을 연구하고 있으나 빠르게 변화하는 현대의 정책환경에서 기존의 이론만으로 정책 현상을 설명하는 데 어려움이 있다. Weible & Heikkila<sup>13</sup>는 기존 연구들의 한계를 지적하며 정책옹호연합모형(Advocacy Coalition Framework, ACF)의 정책 과정에 관한 연구와 정책갈등에 관한 예측 방법을 인용하여 정책갈등 프레임워크 모형(PCF)을 제안하였다.

정책갈등 프레임워크는 정책환경, 정책갈등 에피소드, 피드백로 구성된다. 정책갈등 에피소드는 둘 이상의 정책행위자가 단기간 또는 장기간에 걸쳐 인지적 특성과 행태적 특성으로 나타난다. 인지적 특성은 정책갈등의 강도를 나타내며, 이는 정책갈등의 행태적 특성에 영향을 미친다. 이러한 정책갈등 에피소드(인지적 특성, 행태적 특성)는 네 가지 개념적 범주(행위의 수준, 정책행위자, 주요 사건, 정책 이슈)로 구성된 정책환경에 의해 형성되고, 정책환경에 영향을 미치는 피드백의 산출물과 결과에 영향을 준다. 그리고 피드백은 산출물과 결과를 통해 다시 정책환경에 영향을 미치며 연속성을 보인다.<sup>14</sup>

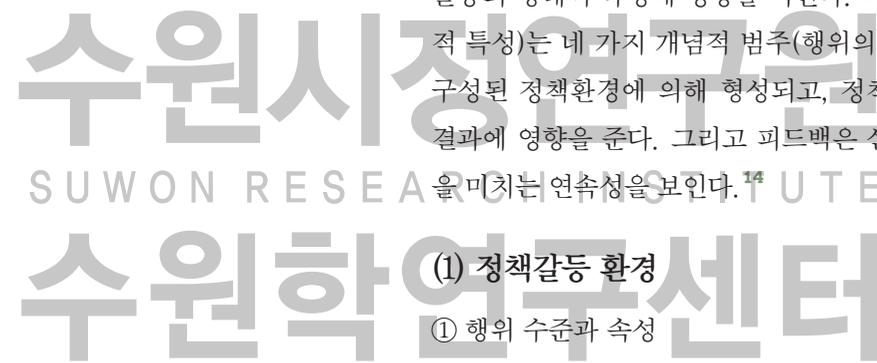
#### (1) 정책갈등 환경

##### ① 행위 수준과 속성

정책갈등은 정치시스템, 정책하위시스템, 정책행위상황의 세 수준에서 발생한다. 행위 수준의 속성은 갈등의 특성과 결과 형성에 영향을 미치며, 사회경제적 조건, 물리적 환경, 제도적 조건 등을 포함한다. 특히 제도적 조건은 갈등의 확대나 완화에 중요한 역할을 한다.

##### ② 정책행위자의 속성

정책행위자의 속성은 내부적 속성(핵심신념, 관련 지식, 위협과 편익 인식)과 관계적 속성(상호관계, 네트워크, 조직적 제휴)으로 구분된다. 이러한 속성들은 정책환경을 변화시키고 갈등 특성에 영향을 미친다.



### ③ 주요 사건

주요 사건은 위기, 재난, 선거, 전쟁 등을 포함하며, 정책갈등에 중요한 영향을 미친다. 주요 사건의 복잡성과 정책 이슈에 대한 접근성이 주요 속성이다. 사건 자체보다는 정책행위자의 해석과 대응이 갈등 발생의 핵심 요인이 된다.

### ④ 정책 이슈

정책 이슈는 복잡성과 도덕성이라는 두 가지 주요 속성을 가진다. 복잡성은 이슈 이해와 대응의 어려움을, 도덕성은 가치관에 따른 이슈 인식 정도를 의미한다. 특히 도덕성은 위협 인식과 타협 거부감을 증가시켜 강렬한 갈등을 유발할 수 있다.

## (2) 정책갈등 에피소드

### ① 정책갈등의 인지적 특성

정책갈등의 인지적 특성은 정책갈등의 모든 단계에서 발생 가능한 정책 입장의 차이, 상대방의 정책 입장이 자신이나 사회에 미칠 위협에 대한 인식, 타협에 대한 거부감 등 세 가지 요소로 구성된다. 특히 타협에 대한 거부감은 정책갈등의 핵심 구성요소로 갈등 해결을 위해서는 신념 변화보다는 협력 의지가 중요하다고 강조된다.

### ② 정책갈등의 행태적 특성

정책갈등의 행태적 특성은 관찰 가능한 갈등 행위를 의미한다. 이는 정책 입장 홍보나 반대 입장 저지 노력으로 나타나며, 권력의 다양한 측면의 노력을 포함한다. 정책갈등 프레임워크는 정치적 전략과 전술에 초점을 맞춘다. 정책행위자의 전략은 강압적, 협력적, 경쟁적으로 분류되며, 정부 내부 또는 외부 전략으로 나눌 수 있다. 이러한 전략 선택은 갈등의 인지적 특성, 정책환경, 이전 사례에 영향을 받으며, 이는 갈등 결과 형성에 중요한 역할을 한다.

### (3) 정책갈등의 피드백

정책갈등의 피드백은 산출물과 결과로 구분될 수 있다. 산출물은 공공정책, 제도적 방식의 변화, 공무원의 태도 변화 등을 포함하며, 이슈에 직접적 또는 간접적 영향을 미친다.

결과는 정책환경에서 측정 가능한 변화나 의도적 연속성을 의미한다. 이는 단기적 효과(개인의 학습, 정치 자원의 변화)부터 장기적 효과(이슈의 물리적 변화)까지 다양한

범위를 포함한다. 정책갈등의 결과는 인지적, 행태적 특성에서 비롯되며, 이러한 산출물과 결과는 향후 정책환경의 변화와 후속 정책갈등에 영향을 미치게 된다.<sup>15</sup>

## 2) 수정된 정책갈등 프레임워크(PCF)

본 연구에서는 정책갈등 사례를 통합적으로 분석하기 위한 프레임워크의 기존 틀인 정책환경→정책갈등의 인지적·행태적 특성→피드백의 구조는 유지한 채 본 연구주제의 특성에 맞는 다음 세 가지 속성을 추가하여 분석한다.

### (1) 선행갈등

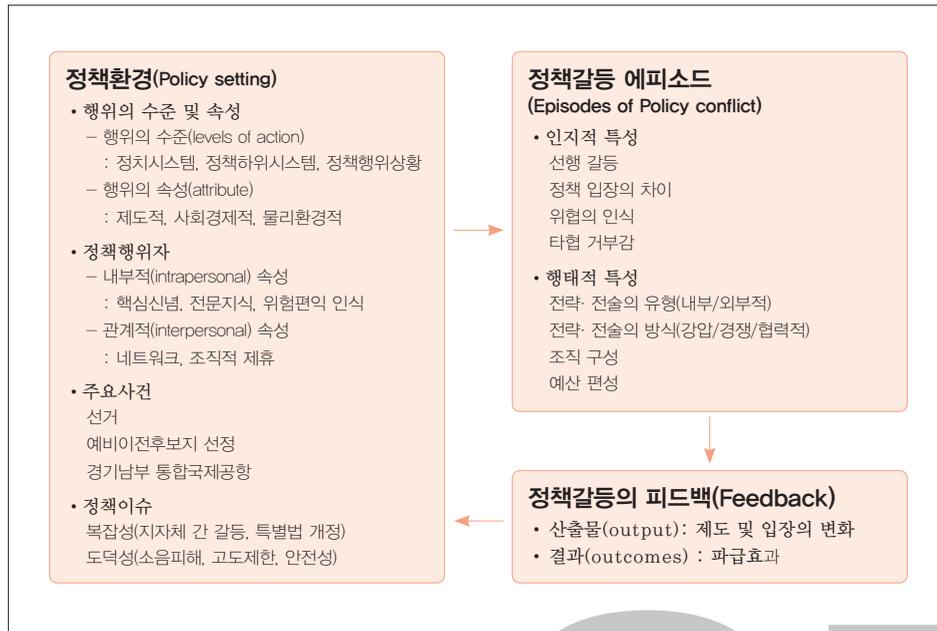
정책행위자 간의 선행갈등을 정책갈등 에피소드의 인지적 특성으로 분류하여 분석하였다. 수원시와 화성시는 지리적으로, 역사적으로 인접한 도시로 그동안 수원·화성·오산 통합에 따른 갈등, 화성시의 광역종합장사시설 건립사업에서 갈등이 발생하였고, 이는 수원 군공항 이전사업에 갈등을 증폭시키는 요소로 작용하며 지대한 영향을 주었다.

수원·화성·오산 통합에 따른 갈등에서 화성시와 오산시는 수원시가 수원·화성·오산 통합을 추진하는 과정에서 전체적이고 일방적이며, 독단적인 행태를 보였다고 비판하였다. 이는 수원 군공항 이전사업 추진 과정에서도 비슷한 입장을 보였다.

또 다른 사례인 화성시가 광역종합 장사시설 건립을 추진할 때 수원시는 이에 공식적인 반대 의견을 제출하였고, 경기도와 국토교통부는 이를 이유로 결정을 미루자 화성시장은 이를 수원 군공항 이전사업과 연계지어 화성시의 강력한 반대 의지를 천명하였다.

### (2) 양 도시의 대응 조직과 예산의 확대

지방자치단체는 지방자치법 제13조 2항에 따라 조직 구성권과 인사권, 예산편성권을 갖고 있어 일반 조직과의 다른 차이를 보인다. 지방자치단체 간 갈등 상황에서 조직과 예산이 어떻게 확대되어 사용되었는지는 분석에 중요한 속성이며, 그 흐름을 통해 갈등의 흐름 또한 파악할 수 있다. 따라서 정책갈등 에피소드의 행태적 특성에 조직 개편 사항과 예산 편성 현황을 추가하여 분석하였다. 수정된 프레임워크 모형은 다음과 같이 정리하였다.



수정된 정책갈등 프레임워크 모형

## 4. 수원 군공항 이전 정책환경

### 1) 행위의 수준

가장 광범위한 정치시스템에는 중앙정부와 지방자치단체가 포함된다. 중앙정부는 국방부, 국회, 국토교통부가 관여하며, 지방정부는 수원시, 화성시, 경기도가 관련된다. 경기도는 갈등 조정 역할을 한다.

정치하위시스템은 군공항 이전사업 추진협의체, 이전건의서 평가위원회 등으로 구성되며, 현재 화성시장의 불참으로 사업이 중단된 상태이다. 경기도공론화위원회는 2022년 경기국제공항 건설을 안건으로 활동하였다.

정책행위상황은 정치시스템과 정책하위시스템에서 발생하는 상호작용을 의미한다. 수원 군공항 이전에 찬성하는 측은 수원시와 관련 의원들, '수원시 군공항이전 시민협의회'(이하 시민협), 화성 화옹지구 군공항유치위원회, 화성발전위원회 등이 있다. 반대 측은 화성시와 관련 의원들, '수원 군공항 화성이전 반대 범시민대책회의'(이하 범대위), '수원 군공항 폐쇄를 위한 생명평화회의'(이하 생명평화회의) 등이

있다. 이러한 갈등은 각 행위 수준에서 복합적으로 나타난다.

### 2) 행위 수준의 속성

행위 수준의 속성들은 제도적 조건, 사회경제적 조건, 물리환경적 조건으로 구성된다.

#### (1) 제도적 조건

먼저 제도적 조건인 법률과 조례 등을 살펴보면, 가장 대표적인 법률은 군공항이전 특별법과 군 소음보상법이다. 군공항 이전 추진의 근거가 되는 군공항이전특별법과 군사시설에 의한 피해를 국가가 보상하도록 제정된 군 소음보상법은 모두 수원의 김진표 국회의원이 대표 발의하여 국회에서 2013년 4월 5일, 2019년 10월 31일에 각각 국회 본회의를 통과하였다.

수원시 차원의 제도적 조건으로는 2014년 9월 19일 수원시의회에서 제정된 수원시 군공항 이전 지원위원회 설치 및 운영에 관한 사항과 수원 군공항 이전 시민운동을 지원하는 내용의 '수원시 군공항 이전 시민운동 지원조례'가 있다. 또한 2015년 1월 5일 수원시의회는 수원 군공항 이전을 추진하고 지원하는 '수원 군공항 이전추진특별위원회'가 구성되었다.

화성시 차원의 제도적 조건으로는 예비 이천후보지가 화옹지구로 결정된 바로 다음 날인 2017년 2월 17일, 화성시의회는 의원 전원이 참석하여 군공항 이전 저지를 위한 반대 활동을 체계적으로 추진하기 위한 '수원 군공항 화성시 이전 반대특위'를 구성하였다. 같은 해 10월 16일 화성시의회는 '화성시 군공항 이전 대응 지원조례'를 제정하였다.

#### (2) 사회경제적 조건

중앙정부 차원에서 군공항 이전의 시급성을 요구하는 사건으로 군 소음보상법 제정을 들 수 있다. 2019년 군 소음보상법이 제정되어 2020년부터 국가는 군공항으로 인한 소음피해를 입는 주민들에 대해 민사소송 없이 국가재정으로 매년 1,000억 원 이상(2023년 예산 기준 약 1,391억 원)의 보상금을 지불하게 되었다. 따라서 장기적으로 국가재정에 심각한 부담으로 작용하여 도심지 군공항 이전을 촉진하는 계기가 될 것으로 보인다.

경기도와 수원시의 사회경제적 조건은 민군 통합국제공항 문제이다. 수원시는 군공

항 이전이 화성시의 반대로 진행되지 않자, 민군 통합국제공항으로 건립하여 경기 남부지역의 경제 활성화와 지역발전을 통해 수원시와 화성시의 윈윈을 주장하고 있다. 넘비적 요소인 군공항을 필피적 요소인 국제공항과 결부시켜 화성시의 입장 변화를 기대하고 있으며, 2022년 지방선거에서 당선된 김동연 경기도지사는 이를 공약 사업으로 추진하고 있다. 하지만 대구와 광주를 수십 년 동안 군공항과 민간공항이 함께 사용하고 있었지만, 수원 군공항은 민간공항이 없는 공항으로 운영되었다. 따라서 민간공항과 국제공항의 필요성과 타당성을 입증하는 데 어려움을 겪고 있다.

화성시의 사회경제적인 조건으로 화성시의 높은 경제력과 도시 경쟁력, 재정 건전성을 들 수 있다. 대구 공항 이전사례에서 알 수 있듯 대구시와 의성군·군위군의 재정 자립도는 큰 차이(대구시 43.59, 의성군 8.24% 군위군 6.5%, 2022년 기준)를 보이며 대구 신공항에 따른 의성군과 군위군의 지역발전의 기대가 크게 나타났고, 현재 대구 신공항 이전부지가 결정된 상태이다. 하지만 수원과 화성의 경우는 화성시가 면적, 재정 자립도(수원시 44.19%, 화성시 58.62%), 한국 지방자치 경쟁력지수 6년 연속 전국 1위(2022년 기준), GRDP(지역 내 총생산) 전국 1위(2018년 기준), 등록 제조업체 경기도 1위, 고용률 인구 50만 명 이상 도시 중 1위(2022년 2분기), 재정 자립도 경기도 2위(2022년 기준), 평균 연령 전국 2위(2022년 기준), 출생아 수 경기도 2위 등 대다수 지표에서 수원시를 능가하는 수준이다.<sup>16</sup> 따라서 화성시는 군공항으로 인한 소음피해를 감수하면서 국제공항을 화옹지구로 건설하는 것이 큰 이점으로 다가오지 않는다는 입장이다. 또한 화성시는 서해안권 관광벨트 조성사업 차질 등을 주장하고 있다. 화성시의 중장기 발전계획에 따라 매향리 평화생태공원, 화성 드림파크, 궁평항, 제부도, 송산그린시티, 화성 국제테마파크 등 서해안권 관광벨트 조성사업을 추진하고 있어 군공항 이전에 결사반대하고 있다.

### (3) 물리환경적 조건

물리환경적 조건으로 수원 군공항인 공군 제10전투비행단이 수원 권선구 장지동과 화성시 황계동 일대에 주둔하고 있어 소음피해, 비행안전구역으로 인한 규제로 재산권 행사 침해, 전투기 추락사고의 위험성 때문에 수원시와 화성시 모두 군공항 이전에는 찬성한다. 국방부도 군 작전 운용과 안전상 이전이 필요하다는 입장이다. 하지만 화성시는 동부권의 피해를 서부지역으로 옮기는 화옹지구로 이전에는 반대한다. 또한 화옹지구 일대의 습지 경제적 가치 보존, 매향리 피해 주민의 재회생 불가 등을 이유로 들고 있다. 화성시와 범대위는 화옹지구 주변 습지지역은 생태자원의

보고로 유네스코 세계 유산으로 신청을 추진하였다. 그리고 매향리 일대는 미 공군 폭격장인 '쿠니사격장'이 2005년까지 54년간 주민들에게 소음피해와 환경과피 등으로 상처를 안겨 준 곳으로 또다시 주민의 희생을 강요해서는 안 된다는 입장이다.

## 3) 정책행위자의 속성

수원 군공항 이전 정책갈등의 주요 정책행위자는 중앙정부 주무부처인 국방부와 민간공항 건설을 담당하는 국토교통부, 그에 따른 예산을 담당하는 기재부, 그리고 이를 통합 조정하는 국무조정실 등이 있다. 하지만 군공항 이전사업과 직접 관련된 국방부와 중앙부처는 뚜렷한 행태를 보이지 않고 있다.

정치적 주요 정책행위자로는 법과 제도를 만들고 예산을 심의하는 국회와 지방 차원에 경기도, 수원시, 화성시와 경기도의회, 수원시의회, 화성시의회가 있다. 이 밖에도 이전 관련 실무위원회와 이전 찬성·반대 단체들이 있다.

### (1) 정책행위자의 내부적 속성

#### ① 수원시 정책행위자의 내부적 속성

수원시에서 군공항 이전 추진에 가장 앞장서고 있는 사람은 수원 무 지역의 김진표 국회의원이다. 김진표 의원은 2009년 '군공항이전지원법'을 처음 발의하고, 2013년 군공항이전특별법의 국회 통과를 주도하며 수원 군공항 이전 활동을 펼쳐 왔다. 김진표 의원은 2009년 '군공항이전지원법'을 처음 발의하고, 2013년 군공항이전특별법의 국회 통과를 주도하며 수원 군공항 이전 활동을 펼쳐 왔다. 또한, 2020년 국정감사에서 수원 군공항 내 화성지역 탄약고에 보관 중이던 180만 발의 열화우라늄탄의 문제점을 지적하며 열화우라늄탄의 미 본토 이전을 끌어내기도 하였다. 또한 김진표 의원은 군공항 이전을 추진해야 하는 국방부의 소극적 태도에 대해 지적하며 여러 차례 국정감사와 언론 인터뷰 등을 통해 군공항 이전에 대한 입장을 밝혀 왔다.

김진표 의원은 수원시와 화성시 도심 속에 있는 군공항으로 인한 소음피해와 지역발전 저해 문제를 해결하기 위해 군 소음보상법 제정에도 앞장서며 군공항 이전의 필요성을 역설하였다. 2004년부터 국회에서 발의되었던 군 시설로 발생한 소음피해를 국가가 보상하도록 하는 군 소음보상법은 김진표 의원의 대표 발의로 2019년 10월 31일 국회를 통과하였다. 2020년 11월부터 군 소음보상법이 시행됨에 따라 국가는 민사소송 없이 매년 전국적으로 약 1,000억 원 이상(2023년 예산 기준 약 1,391

억 원)을 피해 주민에게 보상해야 한다. 수원 군공항 주변은 수원시 5만 1,000여 명, 화성시 2만 9,000여 명 등 주민 약 8만 명이 보상금 지급 대상으로, 보상액은 수원시가 약 140억 원, 화성시 약 65억 원으로 합쳐 200억 원이 넘는 액수이다. 앞으로 보상에 들어가야 하는 천문학적인 국가 보상액은 도심 속 군공항 이전을 촉진하는 계기가 될 것으로 기대하고 있다. 김진표 의원은 특별법 절차상 화성시장의 반대로 답보상태에 놓인 군공항 이전의 해결책으로 수원 군공항을 이전하면서 화옹지구에 경기 남부 민군 통합국제공항을 건설하자고 주장하였다.

염태영 수원시장은 김진표 의원과 함께 군공항 이전의 신념과 철학을 함께하며 2010년 7월부터 2022년 2월까지 12년간 시장직을 수행하며 군공항 이전을 추진하였다. 탄약고의 안전성 문제→열화우라늄탄 미 본국 이전, 소음피해 배상→군 소음법 제정, 민군 통합공항과 인프라 구축→20조 원 투자, 국회에서 법 추진 중→군공항이전특별법 일부개정 추진 등의 연결고리는 김진표 의원과 염태영 시장의 공조를 잘 나타내는 예로 볼 수 있다. 수원시장과 시의회, 수원지역 5명의 국회의원은 2016년 5월 '정책협의체 및 실무협의체 운영 협약'을 체결하고 정례적인 당정 정책협의체를 운영하며 긴밀한 공조 체제를 유지해 왔다.

염태영 수원시장은 2022년 지방선거에 경기도지사 출마를 위해 수원시장직을 내려 놓고 도전한 후, 김동연 후보의 당선을 도와 경기도지사의 인수위원장과 경기도 경제부지사에 임명되었다. 이후 김동연 지사는 경기국제공항 신설을 핵심 공약사업으로 추진하며 이를 공론화위원회 1호 안건으로 선정하고 국제공항추진단 신설 등을 직접 챙기고 있다. 2022년 지방선거에서 당선된 이재준 수원시장도 수원과 화성의 공동 번영을 위한 경기 남부 국제공항을 만들겠다고 밝혔다.

개별 조직적인 차원에서 수원시의회는 수원시와 찬성입장을 공유하며, 여야 구분 없이 이전 추진을 위한 조례의 제·개정과 예산 수립 및 군공항 이전 특위 활동을 펼쳐 왔다. 수원시의회는 군공항이전특별법이 제정되기 전인 2012년 '수원시의회 비행장 특위'를 결성해 2월에 국방부 군 소음법안에 대한 수원시·수원시의회 공동 입장문을 발표하였고, 2012년 10월에는 군 소음으로 피해를 겪고 있는 전국 21개 지방의회와 함께 '군용 비행장 피해 공동 대응을 위한 지방의회 전국연합회'(이하 군지련)를 창립해 군용 비행장으로 인한 소음피해 실태의 심각성을 알리고 합리적인 보상제도 법제화를 위해 노력하였다.<sup>17</sup> 수원시의회는 2016년 7월 '수원 군공항 예비 이전후보지 발표 촉구 결의안', 2021년 8월 '경기 남부권 신공항(통합국제공항) 유치 촉구 건의안'을 의원 전체 찬성으로 채택하여 수원시가 추진하는 군공항 이전에 힘

을 실어 주었다.

또한 수원시의회는 군공항이전특별법이 제정된 이듬해인 2014년 7월 '수원 군공항 이전 시민운동 지원조례'를 제정하였다. 2015년에는 1월부터 12월까지 '수원시의회 군공항 이전 특위'를 결성해 지역 주민 공감대 형성, 의견 수렴 등을 통해 수원 군공항 이전 추진을 수원시와 공조하였다. 수원시와 화성시 사이에 갈등이 깊어지자 수원시의회는 2019년 3월 수원시 상생발전 특별위원회를 발족하여 수원시와 화성시 간 행정구역 경계 조정, 수원 군공항 이전사업에 대한 갈등 조정 활동 등 긴밀한 협의가 필요한 화성시와의 분쟁사업에 갈등 조정자 역할을 하기도 했다.

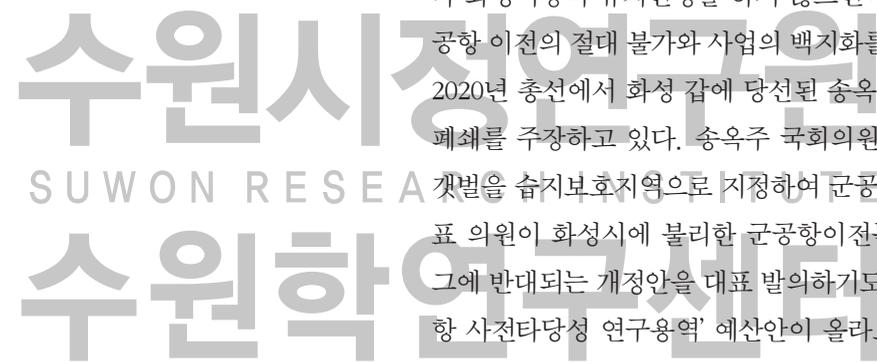
## ② 화성시 정책행위자의 내부적 속성

화성시에서는 화옹지구를 지역구로 하는 서청원 국회의원이 군공항 이전 반대에 앞장서 왔다. 서청원 의원은 화옹지구가 선정된 이후에도 화옹지구가 군 작전상의 위험성과 화성시장이 유치신청을 하지 않으면 사업 추진이 불가하다는 의견을 제시하며, 군공항 이전의 절대 불가와 사업의 백지화를 여러 차례 촉구하였다.

2020년 총선에서 화성 갑에 당선된 송옥주 국회의원도 화옹지구 이전 반대와 군공항 폐쇄를 주장하고 있다. 송옥주 국회의원은 국회 환경노동위원장으로 취임하며 화성 깃발을 습지보호지역으로 지정하여 군공항 이전을 막겠다고 밝힌 바 있다. 또한 김진표 의원이 화성시에 불리한 군공항이전특별법 개정안을 발의하자, 철회를 촉구하며 그에 반대되는 개정안을 대표 발의하기도 하였다. 2022년 국회에서 '경기 남부 국제공항 사전타당성 연구용역' 예산안이 올라오자 반대 단체들과 기자회견을 열어 예산의 전액 삭감을 주장하며 화성시의 국회의원 중 가장 활발한 활동을 보였다.

2017년 2월 예비 이전후보지가 화옹지구로 발표된 이후 화성시장들은 결사반대를 외쳤다. 2010년부터 2018년까지 화성시장을 역임한 채인석 시장은 예비 이전후보지 선정에 반대하며 정치생명 등 모든 것을 걸고 화성에 비행장이 못 들어오게 하겠다는 강한 의지로 군공항 이전 반대 활동을 시작하였다. 채인석 시장은 반대 집회와 인터뷰 등을 통해 강한 어조로 수원시와 국방부에 대한 불편한 심기를 여러 차례 드러내며 결사반대의 입장을 밝혔다.

2018년 지방선거에서 당선된 서철모 화성시장도 반대 기조를 이어갔다. 서철모 시장은 화옹지구에 군공항 이전을 반대하며 국회, 국방부 앞 1인 시위 등을 펼치기도 하였다. 2022년 지방선거에 당선된 정명근 화성시장은 화옹지구로의 군공항 이전 반대의 기조를 유지하면서 정부가 국제공항 건설을 담보하면 화성시가 유치하는 방



안을 논의할 수 있다는 의견을 제시하였다.

군공항 이전에 반대하는 화성시의회 역시 활발한 활동을 추진하였는데 2015년 2월 임시회에서 '수원 군공항 화성시 이전 반대 결의안'을 통과시켰다. 예비 이천후보지로 화옹지구가 결정된 2017년 2월 16일 이후 여야 시의원 18명 전원이 참석하여 '군공항 화성시 이전 결사반대 성명서'를 발표하였다. 2월 27일에는 수원 군공항의 화옹지구 이전 반대를 체계적으로 추진하기 위해 '수원 군공항 화성시 이전 반대특위'를 구성하여 화성시와 공동 대응에 나섰다.

화성시의회는 2018년 11월 16일 시의원 전원이 참여하는 '수원 군공항 화성시 이전 반대특위'를 다시 구성해 2022년 6월까지 이전 반대 활동에 나섰다. 하지만 2022년 6월 지방선거 후 구성된 9대 화성시의회에서는 병점 인근을 지역구로 둔 화성시의원 10명은 소음피해 지역 주민들의 민원을 고려해 특위 구성에 불참하는 등 변화의 조짐이 나타나기도 했다.

### ③ 경기도 정책행위자의 내부적 속성

정치권과 시민사회에서 수원 군공항 이전을 민군 통합국제공항으로 개발하자는 주장이 나오고, 경기국제공항을 건설하겠다는 김동연 경기도지사의 당선과 함께 경기도는 2022년 8월 공론화위원회를 구성하였다. 공론화위원회의 1호 안건으로 경기 남부권 지방자치단체를 대상으로 하는 공모로 경기국제공항을 추진하겠다는 방향을 잡았다. 김동연 경기도지사는 공론화를 통한 숙의민주주의의 효과와 경기도 경제발전에 국제공항이 필요하다는 신념을 가지고 있다.

경기도공론화위원회는 도심 내 군공항 문제 해결을 1호 안건으로 선정하여 101명의 도민참여단이 2022년 10월 24일부터 11월 12일까지 3주간 숙의 과정을 진행했다. 도민참여단은 숙의 과정을 통해 도심 내 군공항 문제 해결을 위한 대안으로 군공항을 원격지로 이전(61.9%)해야 한다는 의견을 제시하였다.<sup>18</sup>

### (2) 정책행위자 간의 관계적 속성

군공항 이전에 찬성하는 수원시와 반대하는 화성시 모두 예산과 조직을 동원해 네트워크 구축과 조직적 제휴 활동을 활발히 진행했다. 수원시는 수원지역 국회의원, 수원시의회, 시민, 지역 언론, 지역 단체들과 군공항 이전을 찬성하는 화성시 단체들과 강한 네트워크를 구축하였다. 수원시는 수원시의회와 조직적 제휴를 통해 조례, 건의안, 결의안, 군공항 관련 조직기구 확대, 예산 확대 등 긴밀한 관계 속에서 협력

해 왔다. 또한 지역 국회의원들과 당정협의회와 연례회의를 통해 역할 분담 및 전략·전술을 마련해 실천해 왔다. 수원시는 2015년 5월 19일 시가 추진하는 군공항 이전사업 성공을 위해 언론계, 법조계, 종교계 등 시민 90명으로 시민협의회를 발족시켰다. 이후 군공항 이전 10만 명 서명운동, 100일 1인 시위, 군 소음보상법 제정 촉구 집회, 국방부에 건의문 전달 등 다양한 활동을 펼쳐왔다.

군공항 이전에 반대하는 화성시도 시의회, 국회의원, 시 반대 단체, 환경단체 등과 네트워크를 만들어 활발히 운영하고 있다. 2015년 9월 새마을회, 통·이장단협의회, 주민자치위원회 등 화성지역 3개 단체 회원 120여 명으로 발족한 화성시 군공항 이전 대책위원회는 예비 이천후보지 선정을 결사반대한다는 내용의 성명을 발표하였다.<sup>19</sup> 대책위는 수원시 장지동과 화성시 화산동 일원에 있는 수원 군공항으로 인해 화성시민이 60여 년간 소음피해와 재산권 침해를 받아 왔으며 군공항은 반드시 이전되어야 한다고 밝혔지만, 오산비행장과 매향리 미 공군 폭격장 등 군공항의 중첩 피해지역인 화성시로 또다시 군공항을 이전하는 것에는 반대하였다.<sup>20</sup> 이후 2016년 9월 화성지역 정당 및 시민사회단체, 시민 등 100여 명으로 구성된 범대위로 확대 개편하여 국방부와 국회, 수원시청 앞에서 집회와 1인 시위, 경기도시공사 앞 집회 등 군공항 이전에 반대하는 활동에 앞장서 왔다.<sup>21</sup> 이러한 시민 조직들은 수원 군공항 화옹지구 이전에 반대하는 공동의 목적을 공유하며 시와 조직적인 활동을 펼쳐 왔다.

반면 화성시에서는 찬성단체들의 활동들도 나타났다. 절대농지 규제로 지역발전 저해를 풀기 위해 군공항 유치로 지역발전을 기대하는 화성 동부권 주민 65명이 참석해 2016년 12월에 화옹지구 군공항 유치위원회를 발족시켜 공항의 화성 화옹지구 유치 서명운동 추진, 화성시장 유치 건의 면담 추진, 화성시에 정확한 정보제공 요구, 국방부의 예비 이천후보지 조속한 발표 촉구 등 수원 군공항 이전사업의 조속한 추진을 주장하였다.<sup>22</sup> 이후 2022년 12월에는 경기국제공항 추진 시민연대, 화성시민 비상대책위원회, 화성동서 균형발전 시민연대, 경기국제공항 화성발전연합회, 경기국제공항 추진 서부 여성연합회 등 204개 단체가 더불어민주당 중앙당사 앞에서 경기국제공항 화성 유치 촉구 결의대회를 개최하였다. 화성시에 군공항과 민간 국제공항을 유치하지는 단체들의 주장이 활발해질수록 화성시 내 민민 갈등, 민관 갈등은 더욱 깊어져 갔다.

국방부와 중앙정부는 국방력 강화와 절차적 정당성을 중시하지만, 네트워킹과 조직 간 제휴는 약하다. 수원시와 찬성단체들은 지역발전을 핵심 신념으로 강한 조직 간 제휴를 보인다. 경기도는 수원시와 유사한 입장이지만, 군공항 이전과 국제공항 추

진을 별개로 보며 약한 네트워킹을 보인다.

화성시와 반대 단체들은 지역 피해 방지를 핵심 신념으로 강한 네트워킹과 제휴를 유지한다. 위협에 대한 인식이 강할수록 정책갈등이 높아진다. 수원시와 화성시는 위협과 편익에 대한 인식 차이로 갈등이 증폭되었다. 수원시는 이전으로 인한 편익을 강조하지만, 화성시는 이를 신뢰하지 않고 환경 및 소음피해 등의 위험을 더 크게 인식하고 있다.

#### 4) 주요 사건의 속성

주요 사건의 두 가지 속성은 사건을 이해하고 대응하기 어려움을 나타내는 복잡성과 정책 이슈에 대한 접근성의 속성을 갖는다. 주요 사건으로 각종 선거와 예비 이전 후보지 선정, 민군 통합공항 추진을 분석하였다.

##### (1) 선거

수원시와 화성시는 1990년대 들어 도심이 점차 팽창하고 인구밀도도 급증하였다. 소음피해가 가장 큰 문제였고 이전론이 거론되기 시작하였다. 수원 군공항 이전 정책갈등에 영향을 미친 정치적으로 사건은 대통령 선거이다.

1992년 12월 4일 제14대 대통령 선거 당시 무소속으로 출마한 백기완 후보가 수원 비행장 이전을 지역공약으로 제시하면서 대선에서 군공항 이전이 처음 거론되었다. 이후에도 정치권 등에서 군공항 이전 목소리가 줄줄이 나왔지만, 대체지 확보의 어려움과 국가안보 차원의 필수 불가피한 시설이란 논리에 막혀 번번이 수포로 돌아갔다. 2013년 박근혜 정부는 국정과제를 통해 군공항 이전과 소음 대책사업을 추진하였고 계류 중이던 군공항이전특별법이 국회 본회의를 통과하였다. 하지만 박근혜 정부는 대구 군공항과 국제공항의 통합 이전만을 지시하며 수원과 광주 군공항 문제는 언급하지 않았다. 2017년 출범한 문재인 정부도 국정과제에 군공항 문제를 포함하였지만, 큰 변화를 끌어내는 정치적·정책적 움직임은 없었다. 2022년 5월 윤석열 대통령은 당선인 신분으로 지방선거를 앞두고 지역순회 일정으로 수원을 찾아 피해주민간담회를 통해 군과 지방자치단체, 주민들 간의 원만한 합의로 이전 장소를 찾아내겠다고 밝혔다. 대통령 선거를 통해서도 군공항 이전 문제가 지역공약으로 발표는 되지만, 대통령이 직접 지시한 대구 통합국제공항을 제외한 광주, 수원은 중앙정부의 소극적인 입장과 별다른 움직임 없이 특별법이 제정되고 10년의 세월은

아무런 성과 없이 지나가고 있다.

2013년 군공항이전특별법이 제정된 후 치러진 2014년, 2018년, 2022년 지방선거에서 수원과 화성지역 최대현안이자 정치권의 뜨거운 감자로 떠오른 군공항 이전과 반대에 대한 공약이 쏟아졌다. 2014년과 2018년 지방선거에서 염태영 수원시장은 군공항 이전과 스마트폴리스 조성을 공약하였고, 특히 2018년 지방선거에서는 국방부의 적극적인 역할, 지역 갈등 해결과 시민주도형 공론화 필요성을 주장하였다. 2018년 화성시장으로 당선된 서철모 시장은 군공항 이전에는 찬성하지만, 화성시로의 이전은 반대 입장으로, 군공항 이전 문제는 행정적인 문제가 아니라 정치적인 문제라고 밝혔다. 2022년 지방선거에서 수원과 화성시장으로 각각 당선된 이재준, 정명근 시장은 전임 시장의 기초를 이어 가고 있다.

2018년 지방선거에서 당선된 이재명 경기도지사는 2019년 경기도가 풀어나가야 할 주요 10대 과제로 수원 군공항 문제를 선정하고 도내 갈등 조정 조직인 갈등 조정관을 신설하였지만 큰 변화를 이루진 못하였다. 이후 유의미한 변화를 가져온 지방선거는 2022년 경기도지사 선거로, 김동연 경기도지사는 수원 군공항과 서울공항을 합쳐 반도체 수출 공항을 더해 국제공항을 만들겠다고 공약하고 당선되었다. 이후 공론화위원회 1호 의제로 수원 군공항 이전 문제를 선정하였다. 당시 상대 후보였던 김은혜 국민의힘 후보도 국제공항 건설을 핵심 공약으로 내걸어 경기도의 국제공항 이슈에 불을 붙이는 계기가 되었다.

수원지역 총선에서는 김진표 의원은 2004년부터 군공항 이전을 공약으로 당선되어, 국회에서 법률 제정과 후속대책 마련에 앞장서 왔다. 2020년 총선을 앞두고 수원지역 김진표, 박광운, 김영진, 백혜련, 김승원 후보는 수원 군공항 이전과 민군 통합국제공항 건설을 포함한 더 큰 수원의 완성을 위한 7대 공약을 발표하며 당선되었다. 화성시에서는 2016년 총선을 앞두고 병점 인근을 지역구로 하는 권철승 의원은 화성으로 이전을 반대하였다. 2020년 화성 갑 총선에서 당선된 송옥주 국회의원은 수원 군공항 화용지구 이전 반대와 수원 군공항을 점진적으로 폐쇄해야 한다고 주장하였으며, 이원욱, 권철승 의원도 화성시의 반대 입장과 같이했다.

수원과 화성의 지방선거와 총선, 대통령 선거의 단골 이슈로 등장한 군공항 이전 문제에서 각 지역 후보들은 시와 입장을 같이 하였다. 김동연 경기도지사는 갈등 해결의 중재자를 자임하며 경기도 국제공항추진단과 공론화위원회를 구성하여 갈등의 실마리를 찾으려 노력하고 있다.

## (2) 예비 이전후보지 선정

주요 사건인 예비 이전후보지 선정은 수원과 화성시 간의 정책갈등의 출발점이라고 할 수 있다. 2013년 특별법이 제정된 이후 법률적 절차에 의해 수원시는 2014년 3월 국방부에 이전건의서를 제출하였고, 국방부는 이전건의서 평가위원회의 검토를 거쳐 2015년 6월 수원 군공항 이전건의서를 승인하였다. 이전건의서 승인 전인 2015년 2월 화성시의회의 ‘수원 군공항 화성시 반대 결의안’ 채택을 시작으로 후보지로 거론된 여주시, 평택시 등 다른 시·군들의 반대와 반발이 일어났다. 2016년 9월 국방부는 공역, 장애물, 기상, 지형, 소음, 확장성, 토지이용, 지원시설, 접근성, 환경성 등 10개 기준을 정해 평가해 경기지역 6곳을 수원 군공항 이전 대상 적합 지역으로 잠정 선정하여 안산, 평택, 여주, 이천, 양평, 화성 등 6개 시군에 사전 협의 절차를 시작한다고 통보하였다.<sup>23</sup> 유력 후보지로 거론된 화성시는 보도자료를 통해 ‘결사반대’ 입장과 함께 ‘군공항 저지 비상대책본부’를 구성하고 국회의원, 시의회, 지역 주민, 시민단체와 함께 모든 행정적, 법적 대응 수단을 총동원해 화성시 이전을 저지하기로 하였다.<sup>24</sup> 2016년 10월 국방부에서 수원 군공항 이전후보지 선정 관련 첫 회의가 열렸지만, 화성시와 안산시는 불참하였고, 나머지 지방자치단체도 수원 군공항 이전 반대 의견을 피력했다. 이에 2017년 2월 6일 국방부는 후보지 6개 지방자치단체에게 2월 10일까지 예비 이전후보지 선정에 대한 의견을 보내라는 최후통첩을 하였다.<sup>25</sup> 화성시·안산시는 ‘수원 군공항 이전 강력 반대, 예비 이전후보지 선정 제외’ 등의 의견을 담은 공문을 국방부에 전달하며 공개적인 반대 입장을 표명하였고, 일방적으로 선정 시 모든 역량을 동원해 저항할 것이며, 이후 진행되는 행정절차 등에 대해서는 협조하지 않겠다고 밝혔다.<sup>26</sup> 지방자치단체들의 반대에도 불구하고 국방부는 2017년 2월 16일 화성시 화옹지구를 예비후보지로 단독 선정하였다.

예비 이전후보지 발표 이후 수원시는 환영을, 화성시는 결사반대의 입장을 발표했다. 염태영 수원시장은 투명성을 확보해 화성시민의 신뢰를 얻어 추진하겠다고 밝혔지만, 채인석 화성시장은 55년간 매향리로 피해를 주고 또 희생을 강요한다며, 군공항 이전 반대에 시장직을 걸겠다고 반발하였다. 남경필 경기도지사는 수원 군공항 이전지원TF를 구성하겠다고 밝혔지만, 같은 당 화성 갑 서청원 국회의원은 화옹지구가 군공항 작전 능력에 안전성이 결여되었다며 반대 입장을 밝혔다. 화성시 범대위는 2017년 2월 24일 화성시청 대강당에서 500명이 참석한 첫 시민결의대회를 열고 예비후보지 선정 철회를 요구하며, 향의 집회와 매월 1회 전체 집중 집회, 1인 시위, 10만 서명운동 등 단체행동에 나서기로 결의하였다.<sup>27</sup>

2017년 4월 14일 화성시는 국방부 장관을 상대로 화옹지구로 예비 이전후보지를 선정하는 과정에서 화성시의 권한을 침해했다며 헌법재판소에 권한쟁의심판을 청구하였다. 화성시는 수원 군공항 일부 부지가 화성시 관할인데도 수원시가 이 부지를 제외해 종전부지 지방자치단체장인 화성시장의 동의 없이 군공항 이전 신청을 한 것은 특별법을 위반한 것이고, 화성시의 권리를 침해한 것이며, 절차상 하자가 있다고 주장하였다.<sup>28</sup> 하지만 같은 해 12월 28일 헌법재판소는 재판관 전원일치 의견으로 권한쟁의 심판청구에 대해 화성시의 이전건의권이 침해되지 않았으며, 화성시는 이전건의권을 행사할 수 있다며 각하를 선고하였다.<sup>29</sup> 화성시는 군공항 이전 추진을 절대로 받아들일 수 없다는 종전 입장을 재확인하며 결사항전에 돌입하였다.

## (3) 경기 남부 민군 통합공항

담보상태에 빠져 지역 갈등만 일으키던 수원 군공항 이전사업은 군공항과 민간공항을 함께 건설하자는 주장이 제기되기 시작하였다. 수원시는 2017년 10월 예비 이전 후보지인 화옹지구에 군공항과 민간공항을 함께 유치하는 안을 검토 중이라며 처음 민간공항 이슈를 제기하였다.<sup>30</sup> 경기도시공사는 2018년 자체 예산으로 용역을 통해 포화상태가 될 인천공항과 김포공항의 항공 수요를 경기 남부권에 새로운 공항을 만들어 분산시키는 방안을 검토했다. 용역 결과에 B/C값(비용 대비 편익)이 2.36으로 높은 수치가 나왔다. 염태영 수원시장은 2021년 1월 21일 기부 대 양여 방식으로 화옹지구에 20조 원 이상을 투자하여 ‘민군 통합국제공항’으로 건설하는 구상안을 발표하였다. 이에 대해 서철모 화성시장은 20조 원의 이익을 투자한다면 세수가 부족한 다른 지방자치단체로 옮기는 것을 역제안하며, 화성시가 아닌 유치를 희망하는 지방자치단체가 있으며 그곳으로 옮기라고 주장하였다.<sup>31</sup>

2021년 9월 17일 국토교통부는 ‘경기 남부 민간공항 건설’이 포함된 제6차 공항개발 종합계획을 발표했다. 경기 남부권 민간공항 등 지방 공항시설의 추가 개발과 이전은 미래 항공 수요와 주변 개발 계획 등 여건 변화가 있다면 필요한 시설을 중장기적으로 강구한다는 내용이 포함되었다. 이에 대해 수원시는 경기 남부 민간공항 건설이 국토교통부 고시에 포함되었다며, 수원 군공항 이전과 경기 남부 민간공항 건설이 급물살을 탔다는 입장이다.<sup>32</sup> 하지만 화성시는 ‘경기 남부 공항’이란 명칭만 포함된 것이라며 평가절하하며, 특정 지역과 구체적인 내용이 없어 수원 군공항 이전과 무관하다고 밝혔다.<sup>33</sup>

이후 2022년 12월 경기도는 경기국제공항 관련 예산 3억 7,000만 원을 편성하였고,

국회도 '경기 남부 국제공항 사전타당성 연구용역' 예산 2억을 편성하였다. 이에 대해 화성시 이원욱, 송옥주 국회의원은 지역 갈등만 유발하는 용역 예산을 즉각 폐기 하라고 주장하였다.

## 5) 정책 이슈의 속성

정책 이슈의 두 속성인 복잡성과 도덕성은 정책갈등의 프레임과 논쟁, 그리고 정책 행위자의 이해와 학습에 따른 변화에 영향을 받는다. 본 연구에서 복잡성 속성으로 지방자치단체 간 갈등, 군공항이전특별법 이슈를 분석하고, 도덕성으로 소음피해, 고도 제한, 전투기 추락사고 속성으로 나누어 분석하였다.

### (1) 복잡성

정책 이슈의 속성 중 복잡성은 지방자치단체 간의 갈등, 군공항이전특별법 등 두 가지 이슈로 나눌 수 있다. 정책 이슈의 속성 중 복잡성은 지방자치단체 간의 갈등, 군공항이전특별법 등 두 가지 이슈로 나눌 수 있다. 두 도시 모두 현재 수원 군공항이 이전해야 한다는 데에는 동의하고 있지만, 수원시는 국방부의 발표대로 화옹지구로 이전을 요구하고 있고, 화성시는 화옹지구로 이전은 안 된다는 입장이다. 역사적으로 이웃사촌인 수원시와 화성시에 두 도시를 걸쳐 공군 10전투비행단이 주둔하고 있어 모두 피해자 입장이었지만, 예비 이전후보지가 발표되기 전부터 두 도시는 공격수와 수비수의 입장이 되어 결사적으로 서로 싸우는 형국이 되었다. 이에 중재자 역할을 해야 하는 군공항 이전사업 추진의 주무관청인 국방부는 2017년 예비 이전후보지가 발표된 이후 화성시의 반대를 이유로 적극적인 모습을 보이지 않았다. 국방부는 지방자치단체 간의 갈등에 따른 중재자의 역할은 하지 않으며, 군공항이전특별법의 절차만 강조하면서 갈등을 키워 가는 원인을 제공하였다. 이에 대해 김진표 의원은 2017년 국정감사 자리에서 군공항 이전은 국가 사무임에도 소극적인 국방부의 태도를 지적하며, 적극적인 갈등 중재와 책임 있는 태도를 요구하였다. 2019년 법사위 국정감사에서 백혜련 의원은 국방부가 적극적으로 나서겠다고 했음에도 지난 1년간 아무런 역할을 하지 않은 것을 질타하기도 하였다.

정책갈등에 영향을 미치는 또 다른 이슈는 군공항이전특별법이다. 국방부의 군공항 이전 절차 이행과 헌법재판소의 각하 결정에도 불구하고, 군공항이전특별법상 화성시가 군공항 이전을 반대하면 예비후보지 선정 이후 다음 절차인 이전후보지 선정 절차를 밟

을 수 없다. 군공항 이전에 법률적 토대가 된 군공항이전특별법이 다음 절차를 막아하고 있기 때문이다. 특별법 제8조에 따르면 화성시장이 이전후보지선정을 위한 주민투표를 요구할 수 있고, 국방부 장관에게 군공항 이전 유치신청을 해야 한다.

군공항이전특별법은 다음과 같은 문제점을 갖고 있다. 제8조는 이전후보지 지방자치단체장이 주민투표를 반대하거나 국방부 장관에게 유치신청을 하지 않으면 사업 추진 절차 중단되는 문제점과 주민투표가 부결되거나 이 전후지 선정이 실패할 때 대안이 없는 문제점을 가지고 있다.<sup>34</sup> 군공항이전특별법이 이전지 지방자치단체장이 주민투표 후 이전후보지를 신청하게 되어있는 특별법 절차에 따라 수원 군공항 이전사업에 어려움을 겪게 되자 김진표 의원은 2020년 7월 '군공항 이전 및 지원에 관한 특별법 일부개정법률안'을 발의하였다. 개정안은 법안 목적에 '국방력 강화에 기여' 항목을 추가해 국가 사무로 명확히 하고, 후보지 선정 과정에 추가로 주민참여형 공론조사를 통해 이전후보지를 선정할 수 있도록 하였다.<sup>35</sup> 이에 반대하며 송옥주 국회의원은 군공항 이전을 국방부가 주도하도록 하고, 지방자치단체 주민 3분의 2 이상의 동의를 얻도록 하는 강화된 개정안을 발의해 맞불을 놓았다.<sup>36</sup>

제9조 기부 대 양여 방식의 문제점은 국가 예산의 지원이 없으며, 중앙정부가 이전 사업을 보증할 법적 장치가 없다는 점이다. 종전부지 매각 비용으로 사업비를 충당하는 방식이지만 부동산 경기가 악화로 종전부지 매각 비용이 예상보다 적거나, 국제공항 추진 등 다른 사업 형태가 추가되어 이전 비용이 증가하였을 때 재원 부족으로 사업이행이 불가능해질 수 있다.<sup>37</sup> 이런 문제점을 해결하고자 대구, 광주, 수원지역 정치인들은 군공항 이전사업에 국가의 지원을 명시한 특별법 제정을 추진하였다.

### (2) 도덕성

수원 군공항 이전과 관련된 도덕성 문제로는 소음피해, 고도제한에 따른 재산권 제약, 전투기 사고에 따른 안전성 문제 등을 들 수 있다. 이러한 문제들은 수원시뿐만 아니라 화성시에도 큰 피해를 주고 있어 화성시도 수원 군공항을 이전하는 것에는 대해서는 원칙적으로 찬성하는 입장이다.

먼저 소음피해 문제를 살펴보면 수원시는 화옹지구에 새롭게 건설되는 군공항은 약 14.2km<sup>2</sup>의 면적으로 현재 면적의 2.7배에 달해 소음피해 해소가 가능하다고 주장하면서, 군공항이 이전하면 75웨이클 이상의 소음피해는 화성시의 경우 현 부지 주변 지역 주민 5만 9,590명에서 이전 시 2,837명으로 줄어든다고 주장한다.<sup>38</sup> 또한 수원시는 2020년 9월 한국소음진동공학회의 '수원화성 군공항 소음도 시뮬레이션 조

사용역'을 근거로 화옹지구로 이전하면 현재 소음피해를 겪고 있는 봉담 등 화성 서부권 대부분 지역이 소음피해 권역에서 벗어나며, 소음지역도 화옹지구 인근으로 대폭 줄어든다고 주장한다. 화옹지구로 이전 시 이격거리는 화성시청이 13km, 송산면사무소는 12km, 서신면사무소도 8km이며, 가장 가까운 지역인 매향리와 궁평항 지역도 7km 거리가 떨어져 있어 소음피해가 줄어든다고 밝혔다.<sup>39</sup>

이에 대해 화성시는 1951년부터 2005년까지 55년간 미 공군 사격훈련장으로 극심히 소음피해를 겪은 매향리 인근에 다시 소음피해로 고통을 받을 수 없다는 주장과 수원시의 발표 결과를 믿을 수 없다는 입장이다. 새로 조성될 군공항에는 F-15, F-16 등 지금보다 큰 대형 전투기가 운용되며 훈련 횟수도 잦아져 소음피해가 상상을 초월할 것이라 주장한다. 또한 수원시가 주장하는 75웨클 이하에도 수면장애, 집중력 저하, 호흡 및 맥박수 증가 등이 피해가 연구로 실증되었다며 소음 문제를 다른 도시로 떠넘기려는 이기적인 처사라고 주장하고 있다.

또 다른 정책 이슈인 고도 제한에 따른 재산권 행사 침해 문제가 있다. 수원 군공항의 고도 제한으로 수원시 면적의 48.3%인 58.44㎢ 면적에 인구의 절반에 가까운 57만 6,000여 명의 시민들이, 화성시의 경우 수원과 오산 공군기지가 중첩적으로 피해를 주고 있어 40.35㎢의 면적에 20만 4,000여 명의 시민들이 건축허가 제한 등 재산권 행사에 제약받는 상황이다.<sup>40</sup> 또한 국토교통부가 2022년 수원 군공항 인근인 화성 진안지구에 9만 9,000호 규모의 추가 3기 신도시 조성 계획을 발표하면서 수원 군공항 이전을 요구하는 화성시 내 인근 지역 주민들의 여론 변화도 나타나고 있다. 또 다른 수원 군공항의 정책 이슈는 안전 문제다. 수원 군공항은 도심에 있어 전투기 추락사고에 대한 위험이 항상 존재하고, 소음피해 문제로 훈련에 제약이 많은 공항이다. 2006년 6월 10전투비행단 비행장에서 어린이날 행사를 위해 진행한 공군 특수비행 팀 블랙이글 곡예비행 중 A-37 전투기가 활주로에 추락해 조종사 1명이 숨졌다. 2016년 6월에는 수원시 권선구 당수동 농경 지역에 F-5E 보조연료통이 추락하는 사고가 발생하였다. 2022년 1월에는 화성시 정남면 관향리 야산에 10전투비행단 소속 F-5E가 이륙해 상승 중 추락하여 전투기 조종사가 숨졌다. 조종사 심모 대위는 민가에 피해를 주지 않으려고 비상탈출을 하지 않은 참사였다. 2022년 8월에 F-4E 전투기가 1대가 임무 중 화성시 서신면 해상에 추락해 조종사 2명이 비상 탈출하였다. 탑승했던 조종사 2명은 엔진 화재가 발생하자 해안가로 기수를 돌린 뒤에야 비상 탈출하였다.<sup>41</sup> 2022년에 발생한 2건의 전투기 추락사고의 공통점은 기체의 노후화와 민간인 밀집 지역에 피해를 주지 않으려는 조종사들의 노력 덕분에 인명

피해를 최소화할 수 있었다. 정명근 화성시장도 사고 현장을 찾아 주변 환경과 피해 등을 확인하기도 했다. 도심 속 군공항은 사회적으로 큰 영향을 끼치는 사고의 위험성을 항상 내포하고 있다.

## 5. 수원 군공항 이전 정책갈등 에피소드

정책갈등 프레임워크(PCF)의 세 가지 요소인 정책환경, 정책갈등 에피소드, 피드백 중 갈등에 가장 많은 영향을 미치는 요소는 정책갈등 에피소드이다. 이론에 따르면, 정책갈등 에피소드는 둘 이상의 정책행위자에게 단기간이나 장기간에 걸쳐 인지적 특성과 행태적 특성으로 나타낸다.

### 1) 인지적 특성

정책갈등의 인지적 특성을 3가지 속성인 정책 입장 차이, 다른 정책 입장으로부터의 위협 인식, 타협에 대한 거부감에 수원시와 화성시 간의 발생했던 갈등 속성을 추가하여 이러한 선행갈등이 인지적 특성으로 수원 군공항 이전 갈등에 어떻게 영향을 주어 피드백을 주었는지 분석하였다.

#### (1) 선행갈등

수원시와 화성시 사이에 있었던 갈등 중 수원·화성·오산 통합 갈등과 화성시 광역화장장 건립에 따른 갈등이 수원 군공항 이전 갈등에 미친 영향을 살펴보면 다음과 같다. 행정구역 통합이라는 유례없는 중차대한 사업을 추진하는 과정에서 수원시는 2007년과 2009년 두 차례 다른 도시들과 논의 없이 '대도시 행정수요에 상응하는 수원광역시 승격 건의안'과 '수원·오산·화성시 행정구역 통합 건의안'을 시의회 본회의에서 통과시키며 화성시와 오산시, 그리고 경기도와 행정안전부의 반발을 샀다. 2012년 6월 수원·화성·오산 3개 시 통합안이 부결되면서 일단락되었고, 몇 년 뒤 수원시는 군공항 이전사업을 추진하게 되었다. 수원·화성·오산 통합에 대한 갈등 과정에서 수원시는 화성시와 오산시의 반대 입장에도 불구하고 이들 도시와의 충분한 협의와 협조 없이 일방적인 입장 발표와 일방적인 통합추진으로 갈등을 유발한 것으로 나타났다. 또 다른 선행갈등 사례로 화성시 광역화장장 건립과 관련된 갈등을 들 수 있

다. 화성시가 경기도 인근 지방자치단체들과 공동으로 화성시 매송면 속곡리에 광역 화장시설을 건립하려 하자 서수원권 주민들의 반대가 시작되어 지역 국회의원이 합세하여 갈등을 키워 갔다. 화장시설 설치를 위해 그린벨트를 변경하는 과정에서 수원시는 경기도와 국토교통부에 갈등 해결을 위한 조정이 충분히 이뤄지지 않았다며 반대 의견을 제출하였다. 국토교통부는 '장사 등에 관한 법률' 제5조에 따라 인접 지방자치단체 간 분쟁이 있을 시 주민 합의 없이 개발제한구역 변경 절차를 이행하지 않겠다는 입장과 함께 경기도에 다시 갈등 조정을 요구하였다. 이에 수원시는 다시 반대 의견을 제출하였고, 화성시장은 언론과의 간담회 자리에서 공개적으로 수원시에 대한 불만을 표출하고 수원 군공항 이전을 직을 걸고 막겠다고 공언하였다.

시기적으로 화성시가 광역화장장 추진을 위한 그린벨트 해제를 위한 절차를 진행한 2015년은 예비 이전후보지를 선정하기 위한 시기였고, 화장장 건립비대위가 소송을 진행한 2017년은 예비 이전후보지 발표가 있었던 해이다. 수원 군공항 이전사업은 2015년 군공항 이전사업 승인부터 2017년 예비 이전후보지 발표까지 시기적으로 맞물리면서 화성시 사업에 반대 입장을 냈던 수원시와 예비 이전후보지를 반대하는 화성시의 입장이 뒤바뀌게 되었다. 특히, 두 사업은 지방자치단체 간 분쟁이 있으면 사업 추진이 어렵다는 공통점이 있다. 이러한 선행갈등은 수원시와 화성시의 인지기적 특성의 입장 차이에 영향을 미침과 동시에 화성시의 행태적 특성에도 강한 영향을 주었다.

## (2) 정책 입장의 차이

정책 입장의 차이는 수원시와 화성시 간에 뚜렷하게 나타난다. 정책 입장의 차이를 살펴보면 수원 군공항 이전에 대한 찬성 측인 수원시와 반대 측인 화성시 간에 극명한 의견 차이가 존재하였다. 극심한 소음피해와 지역발전을 가로막고 있고 안전상의 위험성을 안고 있는 현재 수원 군공항이 이전해야 한다는 데에 수원시와 화성시는 모두 찬성하고 있다. 하지만 수원시는 국방부가 선정한 곳인 화옹지구로 이전해야 하며, 화성시의 반대로 진전이 없자 민군 통합국제공항 건설로 화성시 서부권 발전에도 도움이 된다면 국면전환을 시도하고 있다. 하지만 화성시는 화옹지구로 군공항 이전에 대해 결사반대하고 있으며, 화성시장은 국제공항 건설은 다른 문제라고 주장하고 있다. 정명근 화성시장은 국제공항으로 건설이 결정되면 그때 가서 입장을 표명하겠다는 입장이며, 화성시 찬성단체들은 화옹지구에 국제공항 유치해야 한다고 주장한다.

2019년부터 화성시 거주 만 19세 이상 남녀를 대상으로 실시했던 지역 언론들의 여론조사 추이를 살펴보면, 2019년 3월 중부일보의 조사에 따르면 화성시민들은 수원 군공항의 화옹지구 이전에 대해서 찬성은 29.9%, 반대 60.3%로 반대가 두 배 정도 높았다. 하지만 2020년 6월 경기신문의 마지막 조사를 보면 찬성 40.2%, 반대 42.6%로 시간이 지날수록 반대는 줄어들고 찬성은 늘어나 비슷해지는 추세를 확인할 수 있다. 하지만 화성시가 직접 의뢰한 '수원 전투비행장 화성시 이전'을 묻는 자체 여론조사에서는 압도적인 반대 결과가 나왔다. 2019년 첫 조사에서는 반대 77.4%, 찬성 22.6%의 결과가 나왔으며, 2021년 두 번째 여론조사도 71% 이상이 반대하고 찬성 의견은 24%에 그쳤다.<sup>42</sup> 화성시 의뢰로 진행했던 두 차례 여론조사에서 반대 여론이 70% 이상으로 나타났다.

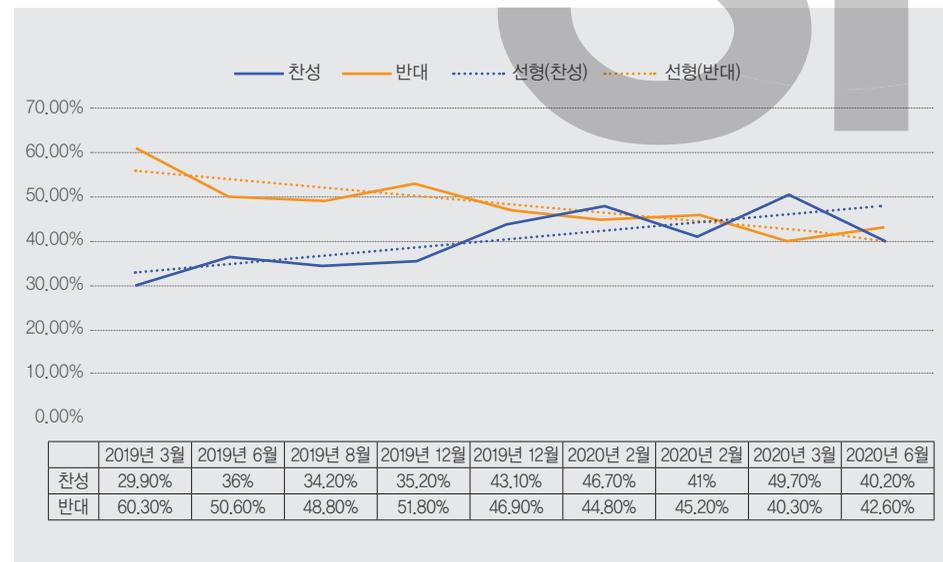
민군 통합국제공항에 대한 찬반은 군공항 이전과는 다른 차이를 보여 주고 있다. 조사를 시작했던 2019년 3월 중부일보의 조사 결과 찬성은 40.1%, 반대 52.7%로 군공항 이전 시보다 그 차이가 줄었다. 2023년 2월 중부일보 여론조사 결과는 찬성 65.5%, 반대 26.6%로 찬성이 더 높아진 결과를 보여 주고 있다.

표 4 <수원시정연구위원회> 수원군공항 이전 및 국제공항 관련 여론조사 결과①

구분	2019년 3월	2019년 6월	2019년 8월	2019년 9월	2019년 12월	2019년 12월
의뢰 기관	중부일보	중부일보	경인일보	중부일보	화성시	경인일보
질문1	수원화성 군공항의 이전에 대한 찬반	수원화성 군공항의 화성 이전에 대한 찬반	수원 군공항 이전사업 찬반	-	수원 전투비행장 화성시 이전 찬반	수원시 공항 이전사업 찬반
결과1	찬성 29.9% 반대 60.3%	찬성 36% 반대 50.6%	찬성 34.2% 반대 48.8%	-	찬성 23.6% 반대 70.9%	찬성 35.2% 반대 51.8%
질문2	민군 복합공항 건립 시 수원화성 군공항 이전 찬반	민군 복합공항 건립 시 수원화성 군공항 이전 찬반	민간공항 공동유치 찬반	민군 복합공항 건립 시 찬반	민군 통합공항 화성시 이전 찬반	군공항과 민간공항 공동유치 찬반
결과2	찬성 40.1% 반대 52.7%	찬성 45.6% 반대 45.2%	찬성 40% 반대 48.8%	찬성 46.6% 반대 45.6%	찬성 25.8% 반대 70%	찬성 40.3% 반대 50.3%
조사 기관	(주)우리리서치	(주)우리리서치	(주)유엔미리서치	(주)우리리서치	서던포스트	(주)유엔미리서치
조사 방법	유선 ARS	유선 ARS	유무선 ARS	유선 ARS	유선 ARS	유무선 ARS
표본 크기	800명	800명	1,003명	800명	1,200명	1,005명

<표 5> 군공항 이전 및 국제공항 관련 여론조사 결과②

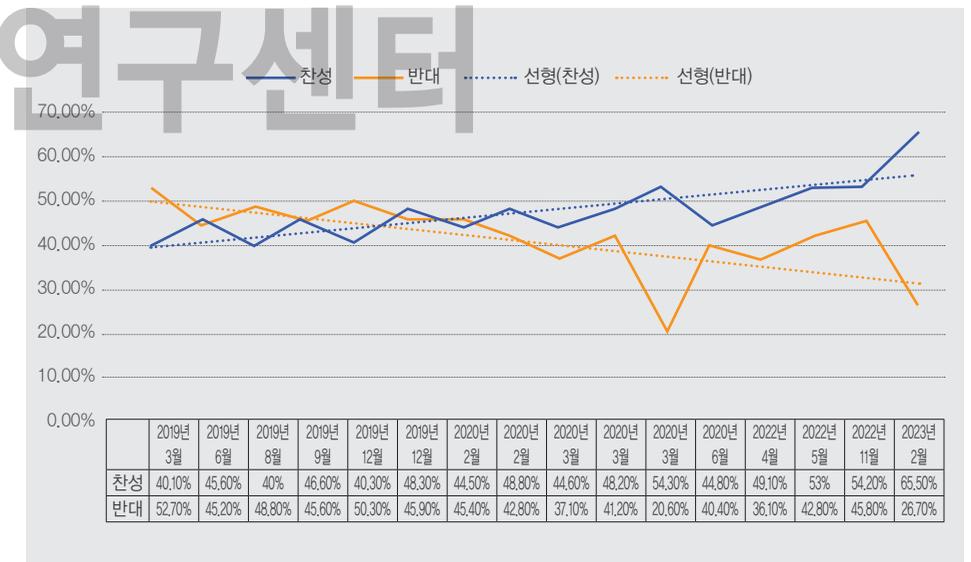
구분	2019년 12월	2020년 2월	2020년 2월	2020년 3월	2020년 3월	2020년 3월
의뢰 기관	중부일보	경기신문	경기일보	경기일보	경인일보	중부일보
질문1	수원화성 군공항의 화성 화옹지구 이전 찬반	군공항 이전 찬반	수원 군공항을 화성 화옹지구에 이전 찬반	-	수원 군공항 이전사업 찬반	-
결과1	찬성 43.1% 반대 46.9%	찬성 46.7% 반대 44.8%	찬성 41% 반대 45.2%	-	찬성 49.7% 반대 40.3%	-
질문2	민군 복합공항 건립 시 찬반	군공항 이전과 함께 국제공항 유치 찬반	군공항과 국제공항을 함께 건설 찬반	경기 남부지역에 국제공항을 건설 찬반	군공항 이전과 동시에 국제공항 건설 방향 찬반	민군 복합공항 건립 시 찬반
결과2	찬성 48.3% 반대 45.9%	찬성 44.5% 반대 45.4%	찬성 48.8% 반대 42.8%	찬성 44.6% 반대 37.1%	찬성 48.2% 반대 41.2%	찬성 54.3% 반대 20.6%
조사 기관	(주)우리리서치	(주)리서치뷰	(주)조원씨앤아이	(주)조원씨앤아이	(주)유앤미리서치	(주)우리리서치
조사 방법	유선 ARS	유선 ARS	유무선 ARS	유선 ARS	유선 ARS	유무선 ARS
표본 크기	800명	800명	1,003명	800명	1,200명	1,005명



수원 군공항 이전 여론조사 그래프

<표 6> 군공항 이전 및 국제공항 관련 여론조사 결과③

구분	2020년 6월	2021년 2월	2022년 4월	2022년 5월	2022년 11월	2023년 2월
의뢰 기관	경기신문	화성시	중부일보	경기일보	인천일보	중부일보
질문1	군공항 이전 찬반	수원 전투비행장 화성시 이전 찬반	-	-	-	-
결과1	찬성 40.2% 반대 42.6%	찬성 22.6% 반대 77.4%	-	-	-	-
질문2	군공항과 민간공항을 통합한 경기 남부 국제공항 건설 찬반	민군 통합공항 건설 주장 관련 찬반	경기 남부 통합국제공항 건립 찬반	경기 남부 통합국제공항에 대한 찬반	화성시에 경기 국제공항을 건설한다면 지지하십니까?	경기국제공항 건설 찬반
결과2	찬성 44.8% 반대 40.4%	찬성 15.6% 반대 80.6%	찬성 49.1% 반대 36.1%	찬성 53% 반대 42.8%	찬성 54.2% 반대 45.8%	찬성 65.5% 반대 26.7%
조사 기관	(주)리서치뷰	지식디자인연구소	데일리리서치	(주)조원씨앤아이	(주)한길리서치	데일리리서치
조사 방법	유선 ARS	유선 ARS	유선 ARS	유선 ARS	무선 ARS	무선 ARS
표본 크기	1,000명	1,500명	500명	1,006명	1,002명	1,000명



경기 남부 통합국제공항 건설 여론조사 그래프

이는 2022년 대통령 선거와 지방선거를 통해 대통령 후보들과 경기도지사 후보들의 국제공항 공약을 발표하고 이슈화되었고, 경기도의 공론화위원회와 경기국제공항 추진을 통해 최근 조사에서는 찬성이 반대보다 2배 이상 차이가 나는 양상을 보인다. 이는 2022년 지방선거를 통해 나타난 공약에 대한 기대감, 경기도의 공론화 및 경기국제공항추진단 설치, 2022년 12월 경기도의 경기국제공항 관련 예산 3억 7,000만 원 편성 및 국회의 '경기 남부 국제공항 사전타당성 연구용역' 예산 2억 원 편성 등으로 지역 불균형에 대한 불만 등이 화성시민들의 인식에 영향을 주었다고 분석된다.

하지만 국제공항에 대해 중앙정부의 국방부는 군공항 이전은 국가안보상 필요한 시설이며 군 작전 운용상으로도 이전이 필요하다는 입장이나 군공항이전특별법 절차상 화성시의 반대로 추진이 어렵다는 입장에서 변화가 없다. 국토교통부는 경기 남부권에 국제공항 건설에 대해 회의적인 입장을 견지하고 있다. 국회에서 통과한 사전타당성 조사 용역 예산으로 용역을 추진해야 하지만 화성시의 반대를 이유로 용역에 착수하지 않고 있다. 갈등이 깊어질수록 정책 선도자 또는 정책중재자 역할을 해야 하는 중앙정부가 아무런 역할을 하지 않는 방관자적 입장을 취하고 있다. 이에 반해 경기도가 중재자의 역할을 자임하고 나섰다. 경기도는 2022년 지방선거 이후 경기 남부 국제공항을 추진하며 경기국제공항으로 명명하고 공론화위원회를 통한 공론화 과정과 경기국제공항 관련 예산 2억 원을 편성하고 경기국제공항추진단을 신설하였다. 하지만 민간공항과 국제공항 및 군공항에 대한 정책적 권한이 없는 경기도가 풀 수 있는 문제가 아니라는 한계와 경기도의회 문제 제기로 사업 추진에 어려움을 겪고 있다.

### (3) 위협의 인식

수원시가 느끼는 위협 인식은 군공항이전특별법 절차상 화성시의 주민투표를 통해 화성시장이 이전후보지를 신청하지 않으면 군공항 이전 절차가 진행될 수 없다는 데 있다. 그래서 수원시는 남비시설인 군공항뿐만 아니라 땀피시설인 민간국제공항을 함께 건설하여 읍기는 것으로 화성시와 화성시 시민들의 인식 전환을 기대하는 정책 전환을 시도하고 있다. 이와 함께 김진표 국회의원은 2020년 11월 특별법을 개정해 공론화 조사를 통해 국방부가 결정할 수 있도록 특별법 개정을 추진하였지만, 화성시의 강한 반대로 특별법 개정이 무산되었다.

화성시는 수원시가 화옹지구로 군공항 이전을 통해 전투기 소음피해와 전투기 안전

문제 등을 떠넘긴다고 보고 있다. 화성시의회 '수원 군공항 화성시 이전 반대 특위' 위원장은 "화성시로의 수원 군공항 이전계획은 화성시민들에게 일방적으로 피해를 전가하려는 행태"라고 주장하였다.<sup>43</sup> 화성시는 군공항 이전을 막는 데 현행 군공항이전특별법이 제도적으로 중요한 역할을 하고 있어, 수원시 정치권이 법 개정을 추진할 당시 국회 앞에서 대대적인 반대 집회와 삭발·단식 투쟁을 통해 특별법 개정을 막아내었다. 또한 화성시는 경기도와 수원시가 추진하려는 국제공항 추진 담당 부처인 국토교통부를 찾아 국토교통부의 회의적인 입장을 확인하고 사전타당성 용역이 화성시의 동의 없이 추진되지 않도록 건의하였다.

### (4) 타협에 대한 거부감

정책행위자가 정부가 해야 하는 일과 하지 말아야 하는 일에 대해 문제없이 타협한다면 갈등이 존재하지 않기 때문이다. 서로 다른 정책 입장이 수렴되기 위해서는 신념의 변화가 필요한 것이 아니라 협상을 통해 해결책에 도달하기 위해 상대방과 협력하려는 의지가 중요하다.<sup>44</sup>

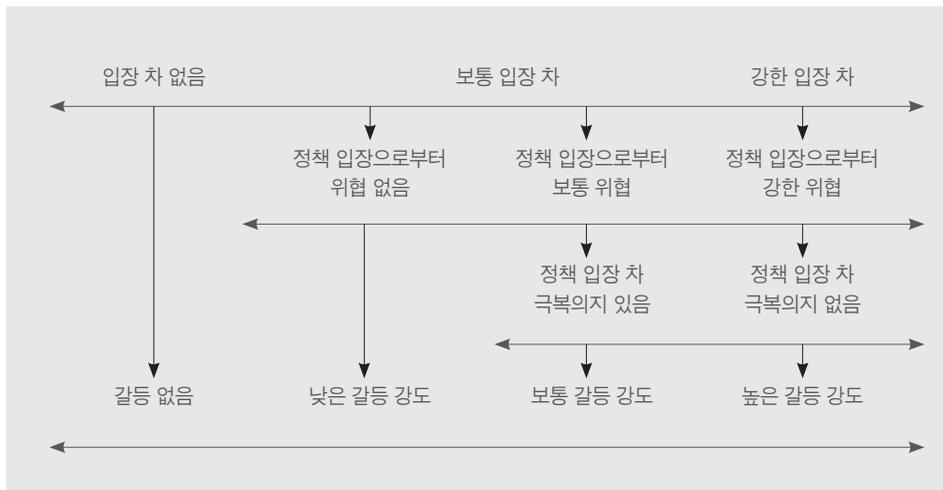
염태영 수원시장은 수원 군공항의 도후화로 인한 실전 훈련의 어려움과 주변 주거 시설에 대한 소음피해 등으로 국가의 소음피해 보상액이 천문학적으로 늘어나 군공항이 조속히 이전해야 한다는 당위성을 주장하였다. 수원 군공항 이전은 수원시 최대현안으로 군공항 이전이 반대에 부딪히자 타협안으로 통합 민간국제공항 건설을 주장하였다. 수원 군공항 이전의 타협책으로 떠오른 경기 남부 국제공항 건설이 화성시와 수원시의 공동 발전을 위한 정책이라는 입장이다. 김진표 의원은 수원시와 화성시를 걸쳐 있는 종전부지 일원을 첨단연구 기능의 산업단지로 조성하면 수원시와 화성시 모두에게 '윈윈'이 되는 정책이라고 주장한다.<sup>45</sup> 현 이재준 수원시장도 이에 입장을 함께하고 있다.

반면 채인석 화성시장은 2017년 8월 용산 국방부 앞 집회에 참여해 "지금껏 전투비행장으로 함께 고통받아 왔던 화성시에 모든 책임을 전가하는 몰염치한 것"이라며 "시장에게 주어진 모든 권한을 동원해 수원전투비행장 이전을 막아내겠다."라며 타협하지 않겠다는 의지를 밝혔다. 화성시 송옥주, 이원욱 의원은 "수원 군공항 이전 추진이 막히자 경기 남부 국제공항을 추진하고 있다."라며 "국제공항은 허울뿐인 군공항 이전을 위한 핏수에 불과하다."라고 주장하였다. 이어 "국제공항의 주무관청인 국토교통부는 수용할 수 없다는 입장이다."라며 타협에 대한 거부감을 나타냈다.<sup>46</sup> 수원 군공항 이전을 반대하는 범대위도 같은 입장이다. 현 정명근 화성시장은 언론

과의 인터뷰에서 반대 입장을 유지하면서도 국제공항의 필요성과 중앙정부가 국제공항을 추진하면 논의할 수 있다는 입장을 밝혔다. 정 시장은 “국제공항은 필요하지 만 군공항 이전 등 일반적 이전은 안 된다. 국제공항을 빌미로 이전 요구는 안 되며 수원 군공항의 폐쇄가 정답”이라며, “만약 정부에서 경기 남부권에 국제공항이 필요 하다고 판단하면, 그때 본격적인 협의가 필요할 것”이라는 입장이다.<sup>47</sup>

종합하면 수원 군공항만의 화옹지구로 이전은 수원시와 화성시 간의 강한 입장 차 이 → 정책 입장에서부터 강한 위협 → 정책 입장 차이를 극복하려는 타협의 의지 없 음 → 높은 갈등 강도를 나타내 Weible & Heikkila(2017)가 제시한 정책 갈등의 강 도 스펙트럼상 높은 갈등 강도(high conflict intensity)를 보인다. 반면 군공항과 민 간공항의 통합해 국제공항으로 개발하자는 주장에 대해서는 군공항만 단독 이전보 다 수원시와 화성시 간의 보통의 입장 차이 → 정책 입장에서부터 보통 위협 → 정 책 입장 차이를 극복하려는 타협의 의지 있음 → 보통 갈등 강도(moderate conflict intensity)를 보인다. 보통 정도의 갈등 강도를 가진 정책행위자는 정책에서 오는 위 협이 있으나 정책 입장의 차이를 극복하기 위한 의지가 있다는 의미이다.

경기도는 경기국제공항을 공론화 과정과 경기 남부권 지방자치단체들의 공모를 통 해 추진하겠다는 방침이다. 이는 정책갈등 강도 스펙트럼에서 입장 차이를 줄이고, 정책 입장에서부터 위협을 제거해 낮은 갈등 강도 또는 갈등을 없애 사업을 추진하 겠다는 정책추진 방향으로 해석된다. 하지만 이는 정책 권한이 없는 경기도가 추진 하기에 한계가 존재한다. 정책 권한이 있는 중앙부처가 지방자치단체 간의 입장 차 이를 줄이고 위협에 대한 인식을 줄여 갈등의 강도를 줄이기 위한 노력 없이 갈등은



정책갈등의 강도 스펙트럼(Weible, C. M., & Heikkila, T., 2017, "Policy conflict framework", *Policy Sciences*, 50)

줄어들지 않는다. 정책갈등 강도 스펙트럼을 통해 수원 군공항 이전에 따른 갈등을 줄이고 사업을 성공적으로 추진하기 위해서는 사업의 주관 부처인 국방부나 국토교통부가 적극적인 중재자 역할이 중요하다는 시사점을 보여 준다.

## 2) 행태적 특성

### (1) 정치적 전략·전술

정치적 전략·전술은 유형과 방식으로 나뉘며, 주요 정책행위자가 정책 결정에 영 향을 주기 위해 펼치는 정치적 전략·전술의 유형과 방식을 파악을 통해 정책갈등 의 행태적 특성을 알 수 있다.<sup>48</sup> 정치적 전략·전술 유형은 정부에 대한 내부, 외부 (inside or outside of government) 전략·전술로 구분되고, 정치적 전략·전술 방식 은 정책 입장을 강요하고 설득하려는 강압적(coercive) 방식, 정책 입장과 타협하려 는 협력적(cooperative) 방식, 상대방의 전략·전술을 차단하기 위한 적대적·경쟁적 (adversarial/competitive) 방식으로 구분된다.<sup>49</sup>

#### ① 정치적 전략·전술 유형

정치적 전략·전술의 유형 중 정부 내부(inside of government) 전략·전술은 정책 결 정권이 있는 정부 공무원에게 직접적인 영향을 주는 행위이고, 정부 외부(outside of government) 전략·전술은 대외적으로 하는 홍보, 집회 활동 등과 같이 간접적인 영 향을 주는 행위를 의미한다.<sup>50</sup>

먼저 수원시의 행태적 특성 중 정부 내부 전략·전술 활동을 살펴보면, 수원시는 지역 국회의원들과 함께 군공항 이전추진의 정책 결정권이 있는 국방부와 군공항 이전이 라는 공동의 목표를 갖고 직접적인 영향을 미치기 위한 다양한 활동들을 추진해 왔 다. 수원시 국회의원인 김진표 의원은 군공항 이전에 필요한 2013년 특별법을 제정 하고, 군공항 이전사업 촉진을 위한 입법 활동을 추진해 왔다. 지지부진했던 예비 이천후보지 발표를 촉구하며 2017년 예비후보지인 화옹지구 선정이 이루어졌다. 또 한 문재인 정부 인수위 성격의 국정자문위원장으로 활동하며 100대 국정과제로 포 함하기도 하였다. 이후에도 2019년 군소음보상법 제정을 통해 군공항 이전이 국책 사업으로 추진되도록 촉매제 역할을 하였다. 2022년 12월에는 국회에서 경기 남부 국제공항 사전타당성 예산을 편성하였고, 이 외에도 수원 지역 국회의원 5명과 함께 국방부를 상대로 하는 국정감사 등 다양한 활동을 펼치며 국방부의 적극적인 추진

을 주문하였다.

수원시와 찬성 측의 정부 외부 전략·전술 활동들을 살펴보면 2015년 수원시의회 ‘군공항 이전추진 특위’ 구성, ‘공항 이전 수원시민협의회’ 결성, 2016년 시민협 화성시민 10만 서명운동, 2017년 ‘군공항 이전 화성 추진위원회’ 결성 및 600명 서명부 국방부 전달, ‘군용 비행장 소음피해 공동 대응을 위한 전국지방의회연합회’ 수원 총회, 화성 동탄에서 군공항 이전 찬성 서명운동, 수원시 군공항 이전 상생협력 전문지원단 위촉, 2018년 수원 군공항 이전 축구 청와대 국민청원, 수원 군공항 소음피해 학교 설명회 및 청소년 학습권 피해 토론회, 2019년 수원시 소음피해지역 순회 설명회, 소음피해 보상법 제정 촉구 결의대회, 시민협의 1년간의 1인 시위, 2022년 화성 30개 시민단체 경기국제공항 유치 토론회, 화성지역 47개 시민단체로 구성된 ‘경기국제공항 추진 시민연대’의 화옹지구 경기국제공항 건설촉구 기자회견, 화성 국제공항 추진 결의대회, 김진표 의원의 수원 군공항 이전을 위한 토론회 개최 및 참석 등 수원 군공항 이전 및 경기국제공항 유치를 위한 옹호 집단 형성과 홍보활동을 통해 여론전을 펼쳐왔다. 이 외에도 수원시는 경기국제공항 건설 네이버 블로그, 페이스북, 인스타그램, 유튜브, 시민협의회 홈페이지 등 SNS 채널을 운영하며 카드 뉴스, 영상 자료들을 제작하여 홍보하고 있다.

<표 7> 수원시 및 찬성 측 활동

연도	월	수원시 등 찬성 측 활동
2014	10	수원시 국회의원 : 국방부로부터 비행장 이전후보지 2곳 압축 보고
	11	수원 비행장 이전 추진위 발족 : 새누리당 김무성 대표 축사
2015	1	수원시의회 : 군공항 이전추진 특위 구성
	5	군공항 이전 수원시민협의회 결성
2016	3	수원 국회의원 후보들 : 정당 구분 없이 모든 후보자 수원 군공항 이전을 핵심 공약으로 제시
	4	김진표 의원 : 수원 군공항 이전 후 한국형 실리곤밸리 조성
	7	수원시의회 : 군공항 이전후보지 발표 촉구 결의안 채택
2016	9	군공항 이전 화성추진위 : 10전투 비행장 이전 시민토론회와 주민투표로 이전 결정 주장
	12	수원 비행장 이전 화성추진위 : 병점 등 동부지역에서 이전 주민설명회 진행, 화성시에 국방부와 비행장 유치 즉각 협의 촉구
2017	2	화옹지구 군공항 유치위원회 : 600명 서명부 국방부 전달 수원시 : 국방부의 군공항 이전 예비후보지 선정발표 환영
	3	군공항 이전 화성추진위, 수원 시민협 : 동탄에서 군공항 이전 참여 캠페인
	12	수원 전투비행장 유치위 : 화성시 우정지역 찬성 청년단 발대식 추진

연도	월	수원시 등 찬성 측 활동
2018	3	시민협 : 수원화성 군공항 이전 바로 알기 교육 개최
	4	시민협 : 수원 10전투비행단 정문 릴레이 1인 시위 돌입
	10	김진표 : 군공항 이전 토론회
2019	2	시민협 : '전투기 소음피해' 학습권 지키기 수원 청소년 토론회 김진표 : 군공항 이전 토론회
	3	수원시 : 소음피해지역 순회 설명회 개최 시민협 : 소음피해 보상법 제정 촉구 결의대회
	4	경기언론인클럽 : 군 소음법 제정 토론회
2020	7	국회 : 경기 남부 민군 통합국제공항 토론회
	12	KBS : '수원 군공항 이전, 갈등의 해법은?' 토론회
2022	10	경기국제공항 유치시민연대 : 경기국제공항 공론화를 위한 토론회
	12	경기국제공항추진시민연대 및 50여 개 단체 : 화옹지구 국제공항 건설 추진과 반대 정치인 사퇴 촉구 기자회견

출처 : 이정철, 2017, 「수원비행장 이전 갈등사례」, 『공존협력연구』 3(1) 및 신문 기사를 참조하여 재구성.

# 수원시정연구원

## SUWON RESEARCH CENTER

# 수원학연구원

반면 화성시와 반대 측은 수원시와 비교했을 때 내부적 전략·전술보다 외부적 전략·전술 활동에 더 무게를 두고 활동하였다. 이는 군공항 이전이라는 공동 목표를 공유하는 수원시와 국방부를 상대로 화성시는 내부적인 활동보다 외부적인 전략·전술에 더 많이 비중을 두었다. 화성시는 수원 군공항이 화성시에 걸쳐 있고, 수원 군공항으로 발생한 소음피해, 전투기 추락 가능성에 따른 안전 위협, 그리고 비행장으로 인한 고도 제한의 피해를 받아 왔기에 수원 군공항 이전이 필요한 입장이다. 따라서 수원시와 김진표 의원이 추진했던 수원 군공항 이전에 필요한 군공항이전특별법 제정, 군 소음피해 보상법 제정 등에 대해서는 반대의 목소리를 내지 않았다. 하지만 수원 군공항은 이전해야 하지만 화성시 내 화옹지구는 안 된다는 기조로 예비후보지 선정과 이후 법적 절차를 진행하지 못하도록 강력한 반대를 하는 전술과 전략을 펼쳐 왔다. 화성시의 국방부를 상대로 하는 내부적인 전략·전술을 살펴보면 예비 이전후보지 반대의견 제출, 헌법재판소에 국방부를 상대로 권한쟁의심판 제소, 이전후보지 선정을 화성시 주민투표를 통해 신청하게 되어있는 특별법을 공론조사로 대체할 수 있게 개정안을 저지하기 위해 송옥주 국회의원의 국회 활동 등을 들 수 있다. 또한 우회적으로 화옹지구 주변을 평화와 환경보전 지역으로 지정하고자 매향리 갯벌 연안을 습지보호 지역 지정을 추진해 해수부로부터 지정받는 데 성공하였다. 하지만, 람사르 습지 보호구역 지정은 주변 어민들의 반발로 추진이 중단

 수원시 군공항 이전 추진 활동 (수원시 포토뱅크 제공)

2015.04.03.  
군공항 이전 및  
지원특별법  
시안설명회



2015.05.14.  
수원군공항 이전  
건의서평가



2015.07.15.  
군공항이전  
시민협의회  
발대식



2018.04.12.  
군공항이전  
협력국 출범  
현판식



2014.03.20.  
수원군공항  
이전건의서  
국방수 접수



2015.05.19.  
군공항이전  
시민협의회  
분과위원회  
회의



2015.01.11.  
군공항이전  
시민협의회  
강연회



2018.05.16.  
수원화성  
군공항이전  
제2기수원시민  
협의회 출범식



2014.04.02.  
수원군공항  
관련 국방부  
관계자 방문



2015.06.02.  
6월의 만남  
(군공항 이전과  
도시발전)



2017.02.22.  
군공항이전  
수원시민협의회,  
군공항  
예비이전 후보지  
선정관련 브리핑



2018.10.31.  
군공항  
국회의원  
정책토론회



2015.05.07.  
군공항이전  
지원위원회  
간담회



2015.06.04.  
군공항이전  
추진 확정  
브리핑



2017.03.07.  
군공항이전과  
회의



2024.09.30.  
시민협의회  
역량강화워크숍  
(수원군공항  
이전 및 경기  
통합국제공항  
추진)



2015.05.08.  
군공항이전  
관련 국방부  
사전설명회



2015.06.23.  
군공항이전  
평가 후속  
보고회



2017.04.13.  
수원화성  
군공항이전  
전문지원단  
위촉식



2025.01.16.  
수원군공항  
이전 및 경기  
통합국제공항  
추진시민협의회  
신년하례회



수원시정연구원  
SUWON RESEARCH CENTER  
수원학연구소

 **화성시 군공항 이전 반대 활동** (화성시 포토갤러리 제공)

2016.09.20.  
화성시의회,  
화성시 수원군  
공항 예비후보지  
지정 철회  
결의문 채택



2018.11.12.  
군공항 이전  
특별법  
개악저지  
범시민 대회의의



2017.01.18.  
수원군공항  
화성이전  
반대  
범시민대회



2020.07.09.  
군공항 이전  
및  
지원에 관한  
특별법 제정  
반대 국회 앞  
1인시위



2017.02.17.  
화성시의회,  
수원군공항이전  
반대 기자회견



2020.11.16.  
군공항특별법  
개정안 철회를  
위한 성명서  
발표



2017.02.22.  
군공항 이전대  
응 범시민대책  
위원회 발대식



2023.01.26.  
수원군공항  
화성이전반대  
범시민대책위원회  
정기총회



2015.05.08.  
군공항이전  
관련 국방부  
사전설명회



2024.06.26.  
화성시의회,  
수원군공항  
이전특별법  
철회 요구  
입장문 발표



2017년 1월 18일 용산 국방부 앞 광장에서 개최된 수원군공항 화성이전 반대 범시민 대회(화성시 포토갤러리 제공)



2018년 11월 19일 수원전투비행장 화성이전반대 범시민대책위원회 군공항이전특별법 개정반대 결의대회(화성시 포토갤러리 제공)

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구원

되었다. 화성시와 반대 측의 정부 외부 전략·전술 활동들을 살펴보면 2016년 국방부가 소집한 예비 이천후보지 선정과 관련된 회의 통보에 대해 '수원 군공항 화성시 이전 결사반대' 입장을 처음으로 발표하였다. 화성시는 수원 군공항의 피해를 직접 받는 동부권(병점 등) 주민의 고통을 서부권(화옹지구)으로 옮기는 꼴이라며, '군공항 저지 비상 대책본부'를 구성하여 지역주민, 시민단체, 국회의원, 시의회와 함께 군공항의 화성시 이전 저지를 위해 총력전을 펼치겠다고 천명하였다. 이후 2017년 2월 17일 화옹지구로 예비후보지가 선정된 이후 2월 17일 화성시의회 수원 군공항 화성 이전반대 성명서 채택, 2월 24일 500여 명이 참여한 전투비행장 화성이전반대 범시민대책위원회(범대위) 수원 전투비행장 화성 이전 반대 첫 시민결의대회, 2월 27일 1,000여 명이 참석한 수원시청 앞 반대 집회 및 국방부 앞 반대 집회, 2월 28일 화성시의회 군공항 이전 반대 특위 구성 등으로 반대 투쟁을 시작하였다.

한편 화성시는 지역갈등 요인을 제거하고자 동부권 발전에 비해 소외된 서부권을 달래고 내부 통합을 강화하기 위해 기존 군공항 영향지역과 예비 이천후보지 주변 지역에 대한 개발을 담은 동서 균형발전 계획을 발표하였다. 이후 3월 국방부 앞 1,700여 명의 원정 시위, 4월 수원시 군공항 이전 화성 설명회 무산, 6월 광화문 문재인 정부 국민인수위원회 앞 범대위·어촌계장 협의회 상경 시위, 7월 국정자문위원회와 국방부에 화성 이전 중단 시민 4만 명 서명부 제출, 8월 화성시 민관정 워크숍, 8월 국방부 앞 항의 시위, 10월 서신면 주민 500명 결의대회, 화성시민 10만 명 반대 서명운동, 11월 화성 농민단체 군공항 이전 반대 집회, 2018년 9월 수원시청 앞 1인 시위 등을 펼쳤다.

특히, 2018년 11월 군공항특별법 개정안이 발의되자 범대위는 곧바로 긴급회의를 열고 개악 저지를 위한 투쟁을 시작하였다. 서철모 시장 및 화성시민 2,000명은 여의도 국회 앞에서 대규모 집회를 개최하여 개정안 폐기를 요구하였다. 2019년 1월 서해안 지역 자연환경과 수원 군공항 이전 반대를 홍보하는 화성시 평화 서포터스 발대식, 3월 범대위 결의대회, 4월 민간공항 타당성 사전검토 용역을 진행한 경기도 시공사 규탄, 6월 수원시청 앞 1인 시위, 2020년 11월 군공항특별법 개정안 저지를 위해 국회 앞 서철모 시장 1인 시위, 범대위원장 등 7인 삭발식, 단식 투쟁 등으로 투쟁 강도를 높여 갔다.

2022년 6월 지방선거 이후 경기도가 군공항 이전 공론화를 추진하자 범대위, 송옥주 국회의원, 지역 도의원들은 공론화 사업 철회를 요구하였다. 이 밖에도 군공항 대응 화성 지킴이 네이버 블로그, 네이버 포스트, 네이버 TV, 다음 브런치, 페이스북,

인스타그램, 유튜브 등 SNS 채널을 운영하며 카드 뉴스, 영상 자료들을 제작, 홍보하고 있다.

<표 8> 화성시 및 반대 측 활동

연도	월	화성시 등 반대 측 활동
2015	1	화성시장 : 화성시 앞바다 섬 절대 불가 의견서 경기도지사에게 전달
	7	화성시장 : 정치생명을 걸고 비행장 이전을 막을 것
	9	화성시 군공항 이전 대응 대책위원회 발족 : 끝까지 저항할 것 결의 화성시 : 수원 오산비행장 소음피해 조사 용역 중 주민설명회 개최
2016	8	민주당 화성 갑 지역위 : 매항리 사격장으로 고통, 재발 우려 및 철새도래지로 대안 찾을 것 요구
	9	화성시의회 : 수원 군공항 화성이전반대 성명서 채택 민주당 화성 갑 지역위 : 수원 군공항 이전사업 백지화 요구
2017	1	화성시장 : 수원 군공항의 서부지역 이전 반대 입장 표명 범대위 : 용산구 전쟁기념관 앞 집회, 군공항 이전 반대 결의  화성시 : 특별법상 지방자치단체와의 협의 없이 예비 이천후보지 선정 불가 즉각 철회 촉구 및 효력정지처분 신청
	2	화성시의회 : 수원 군공항 이전 결사반대 성명 발표, 반대 특위 구성 범대위 : 수원 군공항 화성 이전 결사반대 및 국방부와 수원시청 앞 집회
	3	수원 군공항 화성이전반대 동부지역 : 화성 이전 반대 기자회견 범대위 : 국방부 청사 앞 집회, 화성 이전계획을 취소 주장 서청원 의원 : 국방부 앞 집회 중 수원 전투비행장 화성시 이전 결사반대
	4	화성시의회 : 수원시 군공항 이전 화성지역 설명회 저지 화성시 : 국방부 장관 상대로 권한쟁의심판 청구서 헌법재판소에 제출
	6	화성시 : 수원시에 화옹지구 이전 확정된 것처럼 허위광고 중단 및 수원 군공항 이전 갈등 영향분석 용역 중단 공문 발송 범대위 : 문재인 정부 국정기획자문위 산하 국민인수위 앞 1인 시위
	7	범대위 : 이전 중단 4만 시민 서명부 국방부에 전달 생명 평화회의 : 수원 군공항 이전 아닌 폐쇄 주장
	8	화성시 : 이전 저지 민관정 워크숍 개최, 화성시 군공항 이전 대응지원 조례안 입법예고, 주민 투표 거부 범대위 : 1천700명 용산전쟁기념관서 군공항 반대 시위
	9	생명 평화회의 : 수원 군공항 폐쇄 1인 시위
	10	화성시 서신면, 매송면 이장단 : 수원 군공항 이전 반대 결의대회
	11	화성시 : 매항리 일대 현장 설명회 개최 화성시 우정읍, 장안면, 팔탄면 이장단 회의 중심으로 이전 반대 결의대회
	12	범대위 : 수원 군공항 활동 비판, 청년단 발대식 중지 요구

연도	월	화성시 등 반대 측 활동
2018	5	화성시 : 수원 군공항 화성 이전 찬성단체 기자회견 주장 정면 반박
	9	범대위 : 수원시청 앞 군공항 이전 반대 1인 시위
	11	화성시의회 : 군공항특별법 개정안 반대 결의안 채택 범대위 : 화성시민 2천여 명 군공항특별법 개악 저지 여의도 집회
2019	1	화성시 : 수원 군공항 화성 이전 반대를 위한 화성 평화 서포터즈 발대식
	3	범대위 : 군공항 이전 저지 결의대회
	4	범대위 : 수원 군공항 이전사업 지원 용역 실시한 경기도시공사 규탄
2020	6	범시민대책위원회, 수원시청 앞 1인 시위 돌입
	7	화성시장, 범대위 : 군공항특별법 개정안 저지 국회 1인 시위
	11	범대위 : 개정안 반대 국회 앞 집회 및 삭발식, 단식 투쟁
2021	3	범대위 : 임시총회 개최, 국방부와 수원시가 포기할 때까지 투쟁
2022	8	범대위, 도의원 : 경기도 수원 군공항 이전 공론화 추진 철회 기자회견 송옥주 국회의원 : 공론화 중단 촉구
2023	1	범대위 : 총회 통해 경기 남부 국제공항 이전계획 철회 결의문 발표
	3	범대위 : 화성시 관내 수원시 상생협력센터 폐쇄 집회, 경기도청 앞 '경기국제공항 관련 조례 제정' 중지 촉구 집회

출처 : 이정철, 2017, 「수원비행장 이전 갈등사례」, 『공존협력연구』 3(1) 및 신문 기사를 참조하여 재구성.

다른 정책갈등 유형들은 보통 정부와 시민 사이의 정책갈등이 많았지만, 수원시와 화성시는 지방자치단체 간의 갈등으로 동일 가능한 모든 정치적인 전략·전술의 유형을 사용했다는 공통적인 특징을 보인다. 수원시는 정부 내부 전략·전술, 화성시는 정부 외부 전략·전술 유형을 더 많이 사용한 것으로 분석되었다. 이러한 행태적 특성들은 정책갈등으로 이어져 피드백에 영향을 주었다.

## ② 정치적 전략·전술 방식

정치적 전략·전술의 방식은 정책 입장을 강요하고 설득하기 위한 강압적 방식과 상대가 정책 입장에 타협할 의지가 있을 때 사용되는 협력적 방식, 그리고 상대측 전략·전술을 막기 위한 적대적·경쟁적 방식으로 구분된다.<sup>51</sup> 수원시는 주로 강압적, 협력적 전략·전술 방식을 사용하였고, 화성시는 적대적·경쟁적 전략·전술 방식을 주로 사용하였다.

먼저 수원시의 강압적 전략·전술을 살펴보면, 수원시는 군공항 이전의 법률적 근거가 되는 군공항이전특별법 제정을 시작으로 이전건의서를 제출하고 국방부로부터 이전 건의를 승인받았다. 국방부의 예비 이천후보지 선정이 미뤄지자 수원시와 정

치권, 찬성단체들은 예비후보지 선정을 촉구하였다. 예비 이천후보지가 선정된 후 화성시의 반대로 모든 사업 절차들이 진행되지 못하자 특별법 개정을 추진하였다. 특별법을 주민투표와 화성시장의 이천후보지 신청 대신 공론화를 통해 이천후보지를 선정할 수 있도록 개정하려 하였지만, 화성시의 반대로 무산되었다. 화성시의 반대로 추진이 어렵게 되자 수원시는 군공항과 민간공항을 병행해 유치하는 방안 검토를 시작하면서 경기도시공사와 수원 군공항 협력 MOU를 체결하였다. 수원시는 경기도시공사의 용역 결과를 통해 나타난 경기 남부권 민군 통합국제공항의 높은 경제성을 이유로 민군 통합국제공항을 추진하기 시작하였다. 이후 국토교통부의 제6차 공항개발 종합계획에 경기 남부 국제공항과 관련된 내용을 반영시키기도 하였다.

수원시는 화성시를 상대로 군공항 이전사업에 대한 강압적 전략·전술 외에도 화성시의 반발을 사는 적대적인 활동들도 진행하였다. 2017년 수원시는 수원역과 병점역 4개 지점에 수원 군공항 이전사업을 홍보하는 대형 포스터, 수원과 화성을 오가는 시내버스 32대에 광고, 라디오·TV 광고와 신문 삽지 홍보물(8만여 장) 배포하여 화성시의 반발을 사기도 했다.<sup>52</sup> 수원시 군공항지원과 소속 공무원 2~3명이 화성시 주민들의 동향을 수집하는 등 사전 접촉해 화성시는 반발하며 항의 공문을 발송하기도 하였다.<sup>53</sup> 예비 이천후보지가 발표된 이후 4월에도 수원시 공무원 10여 명이 화성시 우정읍에서 주민 요청에 의한 적법한 설명회라고 주장하며 군공항 이전 사업계획과 추진 일정 등을 설명하려다 화성시 공무원과 시의원, 시민대책위 관계자 60여 명의 저지로 무산되었다.<sup>54</sup> 수원시는 2017년부터 화성시 조암리와 병점동 2곳에 수원 군공항 이전의 타당성을 주민들에게 알리기 위한 상생협력센터를 설치 운영하며 화성시의 강한 반발을 샀다.<sup>55</sup>

수원시는 화성시와 타협점을 도출하고자 협력적 전략·전술도 함께 사용하였다. 대표적인 사례가 군공항과 함께 민간국제공항을 건설해 두 도시의 지역발전과 소음피해를 줄이자는 윈윈 전략이었다. 수원시는 2017년 10월 수원 군공항과 민간공항을 병행 유치하는 안을 검토하며 시작하여, 경기도시공사의 2018년 군공항 활성화방안 사전검토 용역(B/C 2.36) 결과를 도출하였다. 또한 수원시의 의뢰로 아주대가 2021년과 2022년 두 차례 진행한 경기 남부 국제공항 항공 수요 분석 용역(B/C 2.043), 경기 남부 민간공항 개발계획 수립용역(B/C 2.002)을 기반으로 경기 남부 국제공항의 높은 사업성과 필요성을 주장하였다. 또한 수원시는 화성시에 투입되는 사업비가 당초 7조 원에서 20조 원까지 증가했다며 화성시의 인프라 투자에 도움이 된다면 화성시를 설득하고자 하였다. 염태영 수원시장은 2021년 1월 기자회견을 통해 2014

년 군공항 이전건의서를 전달할 당시 7조 원 규모였던 세류역 인근이 부동산 가치 상승으로 이전 대상 지역인 화성 화옹지구에 20조 8,000억 원 규모의 투자가 가능하며, 이를 통해 화옹지구에 민·군 통합공항 건설비 5조 9,000억여 원, 도로·철도망 등 주변 지역 개발사업비 11조 6,100억여 원 등을 투입하겠다고 밝혔다.<sup>56</sup> 하지만 수원시의 이런 전략들은 깊어진 정책갈등의 골 때문에 번번이 화성시의 즉각적인 반대와 수원시와의 토론과 협의 등을 거부하는 형태로 흘러 왔다.

화성시는 수원시를 상대로 강압적 전략·전술보다는 주로 적대적·경쟁적 전략·전술을 사용하였다. 수원시의 일련의 공격적인 전략·전술에 대응하여 그때마다 방어적이고 적대적인 전략·전술 방식을 보였다. 화성시는 예비 이전후보지로 화옹지구가 선정된 직후 헌법재판소에 후보지 지정 취소 권한쟁의심판을 청구하며, 수원시의 자치권 침해와 국방부의 예비후보지 선정에 절차적 문제점을 지적하였다. 화성시는 예비후보지 선정 이후 절차인 군공항 이전부지 선정위원회 구성에 반대하며 절차적 진행을 막았고, 주민투표와 유치신청을 하지 않을 것을 분명히 하였다. 이렇듯 화성시는 수원시와 국방부가 추진하는 군공항 이전사업을 무산시키고 원점에서 재논의하게 하도록 적대적 전략·전술을 사용하였다. 화성시는 이후에도 수원시의 특별법 개정, 민군 통합공항 건설 등 모든 사안에 대해 결사반대를 외치며 반대 단체들과 함께 행동하였다. 화성시와 화옹지구 이전을 반대하는 범대위는 국방부와 수원시청 앞에서 여러 차례 대규모 집회와 1인 시위를 통해 수원시의 전략·전술을 막았다. 또한 수원시의 홍보에 대응해 화성시는 TV·라디오, 신문, 버스광고 및 화성지역 주요 도로 주변과 고속도로 진·출입로에 깃발과 가로기 등을 달며 군공항 이전 반대를 홍보하였다.<sup>57</sup>

정책 입장에 타협 의지가 있는 경우에만 협력적 전략·전술을 펼칠 수 있는데, 수원 군공항 정책갈등에서는 화성시의 타협에 대한 거부감이 강했기 때문에 협력적인 전략·전술은 수원시만의 입장으로 끝날 수밖에 없었다. 결과적으로 양측의 행태적 특성들이 군공항 이전사업의 정책갈등의 도화선으로 작용하여 점점 갈등의 강도를 높이게 되었다.

두 도시의 정치적 전략·전술의 방식을 비교하면, 수원시는 화성시를 상대로 정책 입장을 강요하고 설득하려는 강압적 전략·전술을 주로 사용하였고, 수원 군공항 이전의 필요성과 당위성을 주장하면서 특별법의 개정을 추진하기도 하였다. 또한 수원시는 상대측 전략·전술을 차단하기 위해 적대적·경쟁적 전략·전술도 사용하였으며, 협력적 전략·전술로 국제공항 건설을 화성시에 제안하며 화성시와 타협하려는

자세를 취했지만 받아들여지지 않았다. 화성시는 수원시의 모든 행태에 반대하면서 수원시의 전략을 차단하고자 즉각적으로 대응하며 적대적·경쟁적(adversarial/competitive) 방식을 사용하였다.

## (2) 조직 구성

정부와 지방자치단체는 행정적인 행태적 특성으로 조직 구성권과 인사권을 가지며 이를 행사하여 정책추진 목표를 달성하고자 한다. 먼저 국방부의 조직기구 구성 과정을 살펴보면, 2014년 국방부는 2개 과 17명으로 군공항이전사업단을 출범한 후 수원, 대구 군공항 예비 이전후보지 발표에 앞서 2017년 2월 군공항이전사업단을 독립시키고, 수원·대구·광주 군공항을 전담하는 조직을 포함하여 3개 과 23명으로 확대 개편하였다.

경기도는 2022년 지방선거에서 김동연 지사가 당선되면서 경기국제공항 사업 추진을 위해 공론화위원회와 3급 담당관 체제의 경기국제공항추진단을 신설하였다.

2022년 12월 경기국제공항추진단은 4개 팀(개발기획팀, 개발지원팀, 상생협력팀, 배후지개발팀), 15명으로 개편하였다.

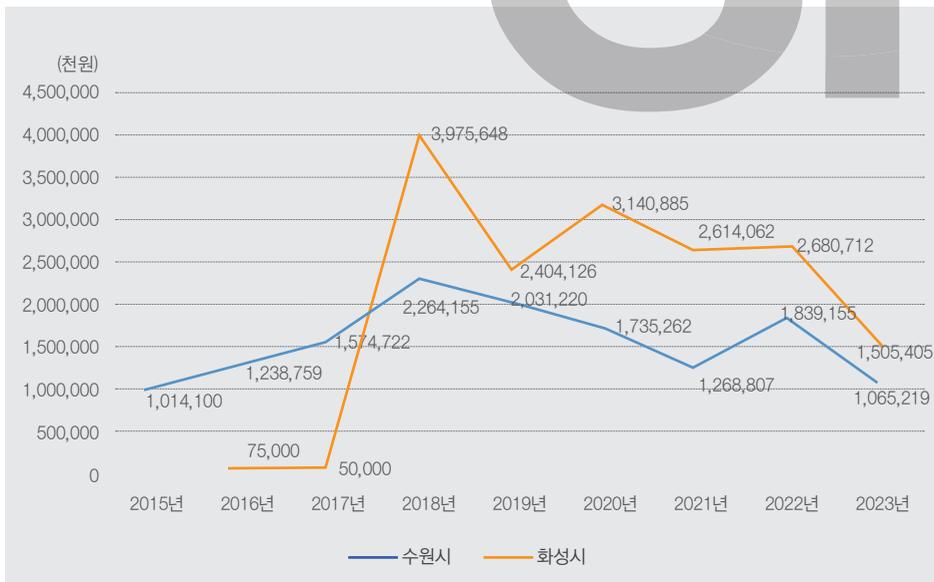
수원시는 2014년 군공항이전TF팀 신설을 시작으로 2015년 1과 4팀 14명으로 군공항이전과로 확대하였고, 2017년 1과에서 2개 과로 늘려 군공항이전추진단으로 승격되었다. 2018년에는 1국 3과 9팀의 군공항이전협력국으로 확대하여 수원 군공항 이전 민간사업자 선정, 이전후보지 기본계획 수립, 수원 군공항 주변 지역발전 통합계획 수립, 이전 주변 지역 통합발전 구상안 수립의 업무를 담당하게 되었다. 2022년에는 공항협력국으로 이름을 개편하면서 군이라는 용어를 삭제하였고, 2023년에는 경기국제공항의 배후 도시 구상까지 맡는 미래전략국으로 이름을 바꾸고 확대 개편하였다. 화성시는 2015년 수원군공항이전대응TF팀을 신설하여 비상설 조직으로 운영을 시작하였고, 같은 해 군공항이전대응TF팀에 6급 공무원 팀장을 정식으로 인사 발령하였다. 예비 이전후보지가 발표되자 화성시는 2017년 3월 4개 팀 16명으로 구성된 군공항이전대응담당관으로 확대 개편하여 군공항 이전 반대를 위한 조직을 정비하였다.

## (3) 예산 편성

수원시와 화성시의 군공항 관련 예산은 각 지방자치단체 홈페이지에 게재된 일반회계 세출 예산서 중 군공항 조직의 예산 중 일반 경비 등을 제외하고 군공항 이전사업

과 관련된 예산만을 추출하였다. 그리고 예산 항목을 홍보 예산, 시민단체 지원 예산, 용역 및 자문 예산으로 분류하여 분석하였다.

수원시와 화성시의 군공항 이전 관련 예산을 살펴보면, 수원시는 2015년부터 2022년까지 일반회계 본예산 기준으로 총 125억 8,000여 만 원을 편성하였고, 화성시는 2016년부터 2022년까지 총 149억 4,000여 만 원을 편성하였다. 연도별로 살펴보면 수원시는 군공항이전과는 신설한 2015년부터 10억 원을 시작으로 2016년 12억 3,000여 만 원, 2017년 15억 7,000여 만 원을 편성하였다. 예비 이적후보지가 발표된 이듬해인 2018년도에 가장 많은 22억 6,000여 만 원을 편성하였고, 2019년 20억 원, 2020년 17억 3,000여 만 원, 2021년 12억 6,000여 만 원, 2022년에는 14억 6,000여 만 원을 각각 편성하였다. 화성시는 2016년 7,500만 원, 2017년 5,000만 원으로 비교적 적은 금액을 편성하였다. 2017년 군공항 예비 이적후보지로 화옹지구가 발표되자 2018년도 예산을 39억 7,000여 만 원을 편성해 22억 6,000여 만 원인 수원시의 두 배 가까이 편성하였다. 이후에도 2019년 24억 원, 2020년 31억 4,000여만 원, 2021년 26억 1,000여 만 원, 2022년에는 26억 8,000여 만 원을 각각 편성하였다. 화성시는 수원시보다 많은 예산을 편성해 집행하였으며, 특히 2018년, 2020년, 2021년, 2022년에는 수원시 예산의 두 배 가까운 예산을 각각 편성해 집행하였다. 다음으로 항목별로 분류하면 수원시는 홍보 예산 58억 3,000여 만 원, 시민단체 지



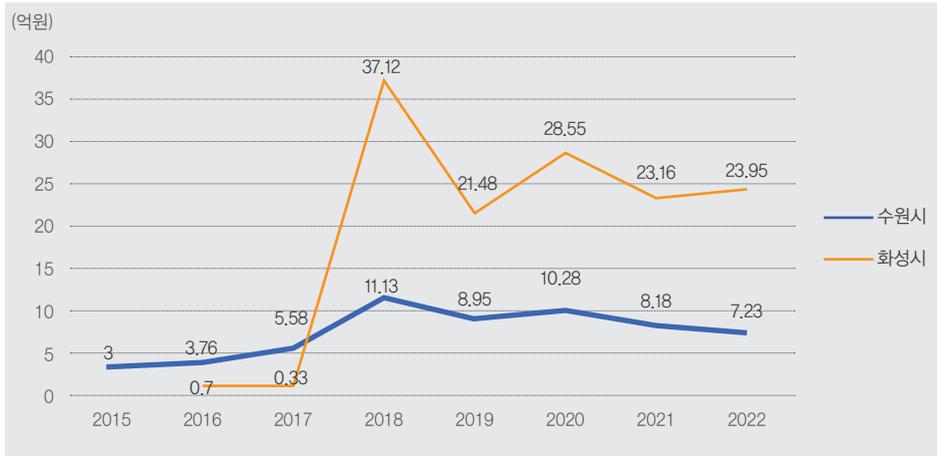
수원시·화성시의 수원 군공항 이전 관련 연도별 예산액 변화

원예산 20억 원, 용역 및 자문 예산 33억 5,000여 만 원을 편성해 사용하였다. 화성시는 홍보예산 135억 3,000여 만 원, 시민단체 지원 예산 4억 7,000여 만 원, 용역 및 자문 예산 6억 4,000여 만 원을 편성해 사용한 것으로 나타나 두 도시가 항목별로 예산을 집행한 차이를 알 수 있다. 화성시는 특히 홍보 예산으로 수원시의 두 배 가까운 예산을 편성해 사용하였다.

〈표 9〉 수원시·화성시의 수원 군공항 이전 관련 항목별 예산 (단위 : 억원)

항목	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	합계	
홍보	수원	3.00	3.76	5.58	11.13	8.95	10.28	8.18	7.23	58.31
	화성		0.70	0.33	37.12	21.48	28.55	23.16	23.95	135.29
시민단체 지원	수원	2.62	1.25	1.61	2.80	3.76	2.99	2.61	2.43	20.07
	화성				0.84	0.65	1.15	1.00	1.06	4.70
용역 자문	수원	4.12	5.70	7.00	6.50	5.20	2.00		3.00	33.52
	화성			0.12	1.07	1.12	1.00	1.20	0.80	5.31

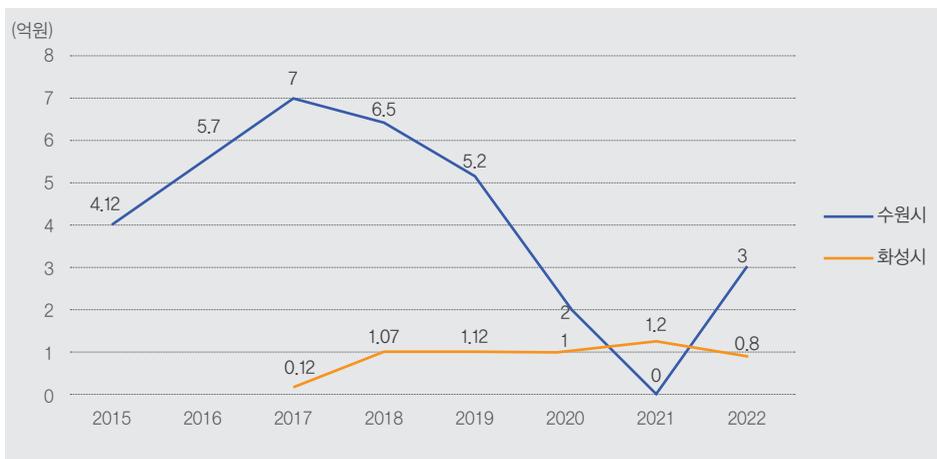
예산 항목별 비율을 살펴보면 수원시는 홍보 예산으로 52.1%, 시민단체 지원으로 17.93%, 용역 및 자문 예산으로 29.95%를 사용하였고, 화성시는 홍보 예산으로 93.11%, 시민단체 지원으로 약 3.23%, 용역 및 자문 예산으로 약 3.65%를 사용하였다. 분석 결과를 토대로 화성시는 전체 예산 중 93.11%를 홍보 예산으로 사용한 특징을 볼 수 있다. 예산 세부 항목 중 화성시의 홍보 예산 사업비는 2018년 약 37억 원 중 기획 홍보 29억 원, 홍보물 제작 2억 4,000만 원, 화성시 평화가 허락해 준 소풍(행사) 약 3억 원, 생태환경 심포지엄 약 1억 원에 주로 사용하였다. 이 외에도 화성 평화학 강의, 읍면동 강사, 직원 교육, 현장 체험교육, 현장설명회 등에 예산을 사용하였다. 2020년에는 전체 예산 28억 5,000여 만 원 중 기획 홍보 20억 원, 홍보물 제작 3억 6,000만 원, 화성시 생태평화행사 2억 9,000만 원을 주로 사용하고, 주민설명회, 생태교육, 공직자교육, 현장투어 등에 예산을 사용하였다. 화성시는 주민들에게 군공항 이전에 대한 부당성을 알리고 반대 분위기를 띄우고자 홍보 예산에 많은 지출을 사용한 것으로 분석된다. 또한 군공항이전특별법 절차상 있을지 모를 주민투표를 대비하여 공직자 교육과 찾아가는 주민설명회와 현장교육 등을 통해 화옹지구 주변 지역뿐만 아니라 화성시 전체에 반대 분위기를 조성하는 사업을 추진한 것으로 분석된다.



수원시·화성시 군공항 항목별 예산(홍보)



수원시·화성시 군공항 항목별 예산(시민단체 지원)



수원시·화성시 군공항 항목별 예산(용역 자문)

수원시는 화성시보다 시민단체 지원 예산과 용역 예산을 많이 지출하였다. 특징적인 항목으로 2017년부터 예비 이전후보지 현장사무소 운영에 6,800만 원, 2018년 약 1억 8,700만 원, 2019년 약 2억 900만 원, 2020년 약 1억 8,600만 원, 2021년 약 1억 6,500만 원, 2022년 약 1억 8,500만 원을 각각 지출하였다. 현장사무소는 화성시 지역에 사무실을 임차해 운영한 것으로 화성시의 반발을 사며 두 도시 간의 갈등을 증폭시키는 요소로 작용하기도 하였다. 또한 군공항 이전과 관련된 용역으로 2015년 약 4억 1,000만 원, 2016년 5억 7,000만 원, 2017년 7억 원, 2018년 6억 5,000만 원, 2019년 5억 2,000만 원, 2020년 약 1억 8,600만 원, 2022년 3억 원을 지출하였다. 이는 군공항 이전추진에 따른 종합계획을 수립하는 용역사업으로 종전 부지 개발과 이전부지 지원계획 및 민군 통합국제공항 추진에 따른 근거를 마련하고 국방부 등 중앙부처와 논의하는 데 활용되었다.

이 밖에도 2022년 12월 23일 국회는 2억 원의 ‘경기 남부 국제공항 사전타당성 연구 용역’ 예산을 편성하였다. 중앙정부 차원에서 수원 군공항 관련 예산이 반영된 것은 이번이 처음으로 사전타당성 용역 결과가 높게 나타나면 예비타당성 조사를 거쳐 사업 추진의 길이 열리게 될 전망이다. 경기도에서도 2022년 12월 17일 경기국제공항 건설을 위한 정책연구용역 예산 등 6건, 총 3억 7,000만 원이 경기국제공항 관련 예산으로 처음 편성되었다.

# 수원시정연구원의 SUWON RESEARCH CENTER 수원학연구센터

## 6. 수원 군공항 이전 정책갈등 피드백(Feedback)

### 1) 산출물(output)

정책갈등의 산출물(output)은 정책의 실질적인 이슈의 변화, 정책의 제도적 장치의 변화, 공무원의 입장 변화를 의미한다.

먼저 수원 군공항 이전사업의 정책갈등의 주요한 산출물은 수원시 공항 이전사업의 이슈가 경기국제공항 건설로 전환된 것이다. 수원시가 2017년부터 주장한 민군 통합국제공항의 이슈는 경기 남부권에 국제공항이 사업성이 높다는 경기도시공사와 아주대학교의 용역 결과들을 토대로 국토교통부의 제6차 공항개발계획에 일부 포함되었다. 화성시의 반대에도 불구하고 화성시민을 대상으로 조사한 지역 언론들의 여론조사 결과 화성시 찬성단체와 주민들의 여론에 영향을 준 것으로 나타났다.

2022년 대통령 선거와 지방선거를 통해 화성시장 후보를 제외한 후보들이 국제공항 건설을 공약하였다. 2022년 8월 김동연 경기도지사는 경기국제공항 건설에 대한 공론화위원회를 구성하여 공론화 활동을 통해 도심 내 군공항이 원격지로 이전해야 한다는 결과를 도출하였다. 또한, 2022년 12월에 경기국제공항 관련 예산을 편성하고, 경기도 조직 내 경기국제공항추진단을 신설하였다. 경기도 경기국제공항추진단은 2023년 경기국제공항 건설 필요성, 항공수요 분석, 입지선정, 사업비 검토, 공항부지 개발계획과 교통체계를 구상하는 정책 연구용역을 추진하겠다는 계획이다. 국회는 2022년 12월 경기 남부 국제공항 사전타당성 용역 예산을 확정하였다. 하지만 이를 실행할 국토교통부는 화성시의 반대로 용역을 추진하고 않고 있다.

수원시는 2017년 수원 군공항 이전후보지 기본계획 수립용역을 시작으로 2018년 수원 군공항 주변 지역발전 통합계획 수립용역을 실시하였다. 경기 남부 민군 통합공항 건설 주장에 따라 개발계획의 재정립이 필요해져 2021년 경기 남부 국제공항 항공 수요 분석 용역, 2022년 종전부지 가치상승에 따른 미래전략 연구용역, 경기 남부 민간공항 개발 계획 수립용역과 경기 남부 국제공항 건설과 연계하여 이전 주변 지역 지원계획 수립용역 등을 수행하였다.

또 다른 산출물로는 수원 군공항 정책갈등에서 정책행위상황을 구조화하는 제도적 장치의 변화로 2019년 제정된 군 소음보상법을 들 수 있다. 2020년 11월 군 소음보상법이 시행되면서 군 소음으로 피해받은 주민들이 소송을 통해 받던 배상이 국가 주도의 보상으로 개념이 바뀌었다. 전국 최대 군공항 소음피해 지역인 수원시와 화성시 일대 주민 8만여 명(수원 5만 1,000여 명, 화성 2만 9,000여 명)은 2022년 약 206억의 보상금(수원시 약 141억 원, 화성시 약 65억 원)을 받게 되었다. 정부의 보상금은 군공항이 이전 하지 않는 한 매년 1,000억 원 이상(2023년 예산 기준 약 1,391억 원)을 국고로 지출해야 하므로, 군공항 이전의 필요성은 더욱 높아지게 되었다.

정부 관료의 정책 입장 변화를 살펴보면, 경기도의 경우 2017년 예비 이전후보지가 발표된 이후 남경필, 이재명 경기도지사 시절 적극적인 정책 입장이나 정책 수행은 찾아보기 힘들었다. 2022년 김동연 경기도지사가 경기국제공항 건설을 대표 공약으로 당선된 이후 경기도는 공론화위원회 1호 안건으로 군공항 이전을 선정해 공론화 과정을 진행하였다. 또한 경기도에 국제공항 필요성을 역설하며 경기도 지방자치단체의 공모 형태로 경기국제공항을 추진하겠다고 밝히며 조직을 신설하고 예산을 편성하여 사업을 추진하고 있다. 하지만 경기도의회에서 경기국제공항추진단 예산을 편성할 근거가 되는 관련 조례가 없다며 절차적 문제를 제기하며 제동을 걸었다. 군

공항 이전이라는 국책사업임에도 불구하고 사업의 주무부처인 국방부, 국토교통부는 사업 추진에 필요한 갈등 중재, 주민과 직접적인 소통을 통한 의견 수렴 등 수년간 책임 있는 정부의 역할을 보여 주지 않고 있다. 이러한 상황에서 경기도가 갈등의 중재자로 나선 것은 의미 있는 변화로 보인다.

## 2) 결과(outcomes)

정책갈등의 결과는 정책환경 아래에서 주목할 만한 변화들과 지속되어 이어지는 것들이다. 결과는 즉각적이고 단기적인 효과들부터 장기적인 효과들까지 연속적인 특성을 나타낸다. 수원 군공항 이전에 따른 정책갈등이 이어지면서 화성시와 화성시 반대 단체들의 강한 반대에 부딪혀 군공항 이전사업은 답보상태에 머무르며 갈등 누적되어 가는 형국이다. 2023년 3월 화성시는 수원시가 2017년 우정읍과 병점동에 각각 설치한 홍보사무실에 대해 자치권 침해 소송 등 법적 대응과 경기도갈등관리심의위원회와 지방분쟁조정위원회를 통해 강력히 대응하겠다고 밝혔다.<sup>58</sup>

수원시가 민군 통합공항으로 정책 방향을 전환하면서 주목할 만한 변화들이 나타나기 시작하였다. 이후 화성시 찬성단체들은 이전에 비해 더 적극적으로 국제공항 이슈에 대해 성명서 발표, 기자회견, 결의대회 등으로 목소리를 내었다. 또한 화성시 민을 상대로 한 여론조사에서 국제공항으로 건설하자는 의견에 반대는 줄고 찬성은 늘어나는 여론의 변화를 가져왔다. 또한 2022년 말 국제공항 관련 예산들이 국회와 경기도에서 통과되어 편성되었지만, 사업 추진은 쉽지 않을 전망이다.

경기 남부권 민군 통합국제공항 사전타당성 조사 용역 예산이 국회에서 편성되었지만, 화성시장의 인터뷰에 따르면 국토교통부는 수원 군공항 이전과 경기국제공항 건설에 따른 사전타당성 조사 용역을 화성시장의 요청이 있어야만 추진할 수 있다고 밝혔다.<sup>59</sup> 국토교통부는 예산이 통과된 사전타당성 조사 용역을 지방자치단체 간 갈등을 빌미로 화성시의 동의 없이 추진하지 않겠다는 뜻으로 풀이된다.

또한 경기도의 경기국제공항 관련 예산은 경기도의회 도시환경위원회의 반대로 전액 삭감되었다가 예산결산위원회를 통해 조건부로 6건의 3억 7,000만 원 예산이 부활하였다. 2023년 예산으로 편성된 경기국제공항 관련 예산은 '경기국제공항 건설을 위한 정책연구용역' 1억 9,800만 원, '경기국제공항 포럼 운영' 6,000만 원, '자문위원회 등 회의 운영' 4,500만 원, '갈등관리위원회 등 회의 운영' 2,700만 원, '경기국제공항 건설 홍보 지원' 3,000만 원, '위크숍' 1,000만 원 등으로 현재 경기도의회의

문제 제기로 추진에 어려움을 겪고 있다.<sup>60</sup> 경기도의회의 경기국제공항 건설 관련 용역사업 등이 관련 조례가 없다는 문제 제기로 인하여, 경기도는 급하게 ‘경기국제공항 건설 지원에 관한 조례안’을 마련하여 입법예고하였지만, 담당 상임위원회 위원들은 조례에 대한 부정적인 입장을 견지하는 것으로 나타났다.<sup>61</sup>

화성시의 경우 수원 군공항 이전에는 찬성, 화성지역으로는 반대의 기조를 유지해 오면서 모든 논의를 중단한 상태이다. 하지만 2022년 지방선거 이후 화성시장과 화성시의회에서 이전과 다른 양상이 나타나기 시작하였다. 정명근 화성시장은 언론 인터뷰를 통해 국제공항도 반대하던 전임 시장들과는 달라진 입장을 보여 주었다. 정 시장은 수원 군공항 화성 이전은 반대하지만, 정부가 국제공항을 건설하겠다는 발표가 나오면 화성시 유치를 논의할 것이라는 입장을 밝혔다.<sup>62</sup> 화성시의회에서도 지방선거 이후 달라진 양상을 보인 사건이 발생하였다. 2017년 이후 화성시의회 수원 군공항 화성이전 반대특위는 전체 의원의 동의와 전체 의원의 참여로 구성되었다. 하지만, 2022년 11월 화성시의회 군공항 반대특위는 재적의원 25명에 15명 의원의 동의로 구성되었다. 특위에 들어가지 않은 10명의 시의원은 모두 현재 수원 군공항 소음피해지역인 진안, 병점, 봉담, 기배, 화산에 지역구를 둔 의원들이다. 군공항 반대특위는 지난 8월 29일 화성시의회 제214회 1차 본회의에서 부결된 바 있는데 당시 의원들 사이에 이견이 발생하여 구성하지 못한 것으로 알려졌다.<sup>63</sup> 이는 소음피해와 재산권 침해로 피해를 보고 있는 주민들의 여론을 의식한 결과이며, 2022년 지방선거를 통해 조성된 경기 남부권 국제공항의 필요성에 따른 화성지역 주민들의 의식 변화가 영향을 미쳤다고 분석된다. 그런데도 수원 군공항과 관련된 정책 선도자, 정책중재자의 적극적인 행태가 나타나지 않아 도시 간의 정책갈등은 장기화할 것으로 보이며, 해결의 실마리조차 보이지 못하는 실정이다. 정책갈등의 결과는 정책갈등의 인지적 행태적 특성에서 영향을 받는다는 Weible & Heikkila<sup>64</sup>의 주장과 같이 수원 군공항 이전에 따른 정책갈등의 결과는 수원시와 화성시 간의 악화된 관계와 상호불신, 적대적인 입장 등 갈등 여파로 볼 수 있다.

## 7. 수원 군공항 이전 갈등의 해결을 위하여

대규모 국책사업인 군공항 이전사업 중 하나인 수원 군공항 이전사업에 따른 갈등 사례를 종합적으로 분석하여, 갈등을 심화시키는 원인과 해결방안을 제시하고자 하

였다. 분석은 먼저, 기존 정책갈등 프레임워크(PCF) 모형이 다루지 못한 지방자치단체 간 갈등에서 나타날 수 있는 속성들을 찾아 수정된 정책갈등 프레임워크 모형을 제시하였다. 수정된 정책갈등 프레임워크를 활용하여 수원 군공항 이전사업의 진행에 따라 전체적으로 정책갈등을 분석하여, 갈등을 심화시키는 주요 요인들을 찾고, 정책갈등을 본질을 파악하여 모형화하였다. <표 10>은 수원 군공항 이전 갈등에 대한 속성별 전체 정책갈등 프레임워크를 분석하여 정리한 것이다.

<표 10> 수원 군공항 이전 갈등 속성별 정책갈등 프레임워크 분석표

범주	중앙정부, 경기도	수원시	화성시	
행위 수준	<ul style="list-style-type: none"> <li>정치시스템 : 중앙정부, 지자체, 국회의원(지방의원)</li> <li>정치하위시스템 : 이전 부지 선정위원회, 경기도공론화위원회</li> <li>정책행위상황 : 주민, 사회·환경단체, 시민협, 법대위</li> </ul>			
제도적	<ul style="list-style-type: none"> <li>군공항 이전특별법 제정</li> <li>군 소음보상법 제정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>수원시, 군공항 이전 시 민운동 지원조례 제정</li> <li>수원시의회, 군공항 이전 특위 구성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>화성시, 군공항 이전 대응 지원조례 제정</li> <li>화성시의회, 군공항 이전 반대 특위 구성</li> </ul>	
행위의 속성	<ul style="list-style-type: none"> <li>군 소음보상법 시행</li> <li>경기도 국제공항 공론화 및 공모 추진</li> <li>정책 선도자, 정책 중재자의 의지 無</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>군공항 이전으로 소음 피해, 고도 제한 등 피해 해소</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>화성시의 높은 경제력과 도시 경쟁력</li> <li>서부권 발전계획</li> </ul>	
정책 환경	<ul style="list-style-type: none"> <li>물리 환경적</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>국방부, 군 작전성 및 안전성으로 이전 필요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>민간공항은 없는 도심지 군공항</li> <li>화성지구 일대 습지 보존 매항리 피해 재발</li> </ul>	
정책 행위자	<ul style="list-style-type: none"> <li>내부적</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>중앙부처, 지자체 간 갈등 해결 우선</li> <li>경기도, 경기 국제공항 추진</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>국회의원, 시장의 적극적 추진</li> <li>국회의원, 시장의 강한 반대</li> </ul>	
관계적	<ul style="list-style-type: none"> <li>중양부처의 소극적 행태</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>강한 네트워크, 조직연대 구축</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>강한 네트워크, 조직연대 구축</li> </ul>	
주요 사건	<ul style="list-style-type: none"> <li>대선, 총선, 지선</li> <li>예비 이천후보지 선정</li> <li>경기 남부 민군 통합공항 추진</li> </ul>			
정책 이슈	<ul style="list-style-type: none"> <li>복잡성(지자체 간 갈등, 특별법 개정)</li> <li>도덕성(소음피해, 고도 제한, 안전성)</li> </ul>			
정책갈등에 피소드	<ul style="list-style-type: none"> <li>인지적</li> <li>선행 갈등</li> <li>특성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>법률에 의거 지자체 간 갈등 시 절차 중단</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>수원·화성·오산 행정구역 통합 일방적 추진</li> <li>화성 광역화장장 건설에 반대 의견 제출</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>행정구역 통합 “대꾸할 가치도 없다.”</li> <li>수원시 광역화장장 건설 반대→“화성시 군공항 이전 막겠다.”</li> </ul>

범주	중앙정부, 경기도	수원시	화성시	
정책갈등에피소드	인 지적	• 중앙정부 방관적, 경기도 중재자 역할 추진	• 군공항 이전→민군 통합공항 추진	• 군공항 이전 찬성, 화성시로는 불가
	위협의 인식	• 화성시의 반대	• 특별법상 진행 불가	• 특별법 개정 반대, 수원시의 일방적인 피해 전가
	타협 거부감	• 갈등 해소가 우선(국토교통부), 공론화공모 추진(경기도)	• 두 도시 윈윈 상생발전, 타협방안 모색	• 국제공항 추진은 필수, 중앙정부가 나서면 논의 가능
	유형		• 내부적>외부적	• 내부적>외부적
	방식	• 합법적 강조 • 타협적(경기도)	• 강압적·협력적	• 적대적·경쟁적
행태적 특성	조직 구성	• 국방부, 군공항 이전사업단(2014년), 수원·대구·광주 전담사업단(2017년) • 경기도, 경기국제공항추진단(2022년)	• 군공항이전TF팀(2014년) • 군공항이전과(2015년) • 군공항이전협력국(2018년) • 공항협력국(2022년) • 미래전략국(2023년)	• 비상설 수원군공항이전 대응TF팀(2015년) • 상설 수원군공항이전대응 TF팀(2015) • 군공항이전대응담당관(2017년)
	예산 편성	• 국회, 사전타당성 연구용역 2억 원 편성 • 경기도, 국제공항 예산 3억 7,000만 원 편성 • 2023년	• 총 125억 5,888만 원 • 홍보 58억 원 • 시민단체 지원 20억 원 • 용역자문 33억 5,000만 원 • 2015~2022년	• 총 149억 9,404만 원 • 홍보 135억 3,000만 원 • 시민단체지원 4억 7,000만 원 • 용역자문 6억 4,000만 원 • 2016~2022년
피드백	산출물	• 수원 군공항 이전사업 이슈가 경기국제공항 건설로 전환 - 국토교통부 제6차 공항개발 계획에 일부 포함 - 2022년 대선, 지선을 통한 국제공항 공약 - 국회, 경기도 관련 예산 편성 - 경기도공론화위원회, 경기국제공항추진단 신설		
	결과	• 화성시 정치권의 일부 입장 변화 - 군 소음보상법 제정 및 시행 - 군 소음피해 주민들의 소송으로 받던 배상 → 국가 주도의 보상 - 피해 주민 수원 약 5만 1,000명, 화성 약 2만 9,000명 총합 약 8만 명 - 보상금 수원 약 141억 원, 화성 약 65억 원 총합 약 206억 원(2022년 기준) - 국가 전체 보상금 약 1,391억 원(2023년 기준) - 국고 부담의 가중으로 정부 차원의 군공항 이전추진 기대		

수원 군공항 이전 갈등 상황을 정책갈등 프레임워크 분석을 통해 살펴본 결과, 다음과 같은 주요 특징들이 나타났다. 예비 이진후보지 선정 이후 화성시의 반대로 이전

절차가 중단되었고, 이로 인해 수원시와 화성시 간의 갈등이 심화되었다. 수원시는 민군 통합국제공항 건설과 특별법 개정을 통해 사업 재개를 추진했으나, 중앙정부의 소극적 태도로 어려움을 겪었다. 2022년 선거를 계기로 경기 남부권 국제공항 건설이 주요 이슈로 부상했으며, 이에 따라 화성시의 입장에도 미묘한 변화가 감지되었다.

군 소음보상법 제정으로 국가의 재정 부담이 증가하면서, 군공항 이전의 필요성이 더욱 부각되었다. 정책갈등 에피소드에서 수원시와 화성시는 서로 다른 전략과 전술을 사용하며 대립했고, 중앙정부는 소극적인 태도를 보였다.

정책환경 측면에서 두 도시는 각각 내부적 연대를 강화하고 네트워크를 구축하며 갈등에 대응하였다. 갈등의 결과로 두 도시 간 관계가 악화되었고, 이전사업이 중단되었으나, 최근 국제공항 건설을 둘러싼 새로운 논의가 시작되고 있다. 이러한 분석을 통해 수원 군공항 이전 갈등의 복잡성과 지속성을 확인할 수 있으며, 향후 해결을 위해서는 중앙정부의 적극적인 중재와 관련 법제도의 개선이 필요할 것으로 보인다.

분석을 통해 나타난 결과를 바탕으로 수원 군공항 이전 갈등에 대한 해결책으로 다음을 들 수 있다.

첫째, 정책 선도자인 대통령과 정책 주관자이면서 정책중재자인 국방부와 국토교통부의 적극적인 역할이 필요하다. 군공항은 인근 지역에 지속적으로 소음피해와 재산권 행사에 피해를 주며, 시간이 흘러도 피해가 줄어들거나 대안적인 해결책이 없는 시설이라 다른 임시시설보다 이전에 어려움이 큰 시설이다. 도심지 군공항 이전이라는 국책사업을 지금처럼 지방자치단체가 주도하여 추진한다면 사업 추진이 무산될 가능성이 크다. 수원시와 화성시의 상급 기관인 경기도가 갈등의 중재자로서 경기 국제공항 건설을 추진하고는 있지만, 군공항이나 민간공항에 대한 행정적 권한이 없는 한계를 가지고 있다. 따라서 군공항 이전을 성공적으로 추진하기 위해서는 대구 군공항 사례에서 나타났듯이 대통령의 의지, 그리고 그에 따른 국방부와 국토교통부 등 중앙정부의 주도적인 사업 추진이 필요하다.

둘째, 뚜렷한 성과 없이 예산과 조직을 확대하며 갈등을 키워 온 수원시와 화성시의 기존 행태들은 바뀌어야 한다. 2022년 지방선거를 통해 당선된 두 도시의 새로운 시장들은 두 도시 모두 상생 발전하는 방안을 찾는 노력을 시작할 필요가 있다. 정책갈등 프레임워크 분석을 통해 나타난 두 도시의 적대적 행태들은 군공항 이전 추진에 역효과를 주어 사업이 중단되어 재개되지 못하는 상황을 만들어 왔다. 수원시는 화성시가 반발해 온 갈등 조장 행위들에 대한 중단을 검토하고, 화성시는 군공항으



시간의 흐름에 따른 수원 군공항 이전사업 정책갈등 프레임워크 분석  
 시간의 흐름에 따른 수원 군공항 이전 갈등 상황을 정책갈등 프레임워크의 세 가지 범주에 따라 정리하였다.

로 피해를 보는 화성시민들을 위한 실질적인 해결방안을 찾는 논의를 시작할 필요가 있다. 두 도시 모두 새로운 시장이 당선되어 시정을 이끌고 있다. 기존과는 다른 시각으로 수원시와 화성시 모두에게 소음피해와 재산권 침해를 주는 군공항을 이전시키는 방안을 찾는 논의를 시작하여야 한다.

셋째, 군 소음보상법이 제정되고 시행됨에 따라 앞으로 보상금으로 지출되는 천문학적인 국가 예산에 대한 근본적인 해결방안으로 군공항 이전을 중앙정부가 주도적으로 추진해야 한다. 군 소음보상법 제정으로 2022년부터 군공항 주변 지역 주민들은 국가로부터 보상금을 받게 되었고, 국가는 1,000억 원 이상의 예산을 매년 주민들에게 지급하여야 한다. 군 소음보상법이 제정된 것은 군 소음으로 피해가 오랫동안 지속되어 왔고, 피해가 극심한 주민들의 꾸준한 입법 요구로 국회의원들이 통과시킨 법률이다. 군 소음보상법이 통과되어 보상금이 지급되지만, 근본적인 문제인 소음피해는 줄어드는 것이 아니다. 2004년 발의된 법률안은 통과되기까지 15년 동안 막대한 국가 예산투입을 이유로 중앙정부가 반대했던 법안이다. 막대한 국가 예산투입을 해결하기 위해서 그리고, 도심지 군공항 이전을 통한 근본적인 소음피해를 해결하기 위해서 중앙정부가 군공항 이전을 추진해야 하는 이유이기도 하다.

SRI

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

## 註

1. 김찬환, 2017, 「군사시설 입지를 둘러싼 갈등과 해결방안: 군공항 및 탄약고 사례를 중심으로」, 조선대학교 대학원 박사학위논문.
2. 국방부 보도자료, 「군 공항 이전에 따른 경제적 파급효과」, 2016년 10월 18일.
3. 『내일신문』, 2009년 2월 12일.
4. 강지선, 2021, 「서울시 은평광역자원순환센터 건립을 둘러싼 갈등 분석: 정책갈등프레임워크(PCF)의 적용을 중심으로」, 『국가정책연구』, 35(3), 1~37쪽.
5. 강상원박진아, 2022, 「정책갈등프레임워크(PCF)를 활용한 지방자치단체 간 갈등 조정 방안에 관한 연구: 고양 청릉 신도시 지하철 직접연장 중단 사례를 중심으로」, 『한국자치행정학보』, 36(2), 227~254쪽.
6. 『연합뉴스』, 1999년 11월 24일.
7. 『노컷뉴스』, 2009년 9월 10일.
8. 『연합뉴스』, 2013년 11월 8일.
9. 『중부일보』, 2015년 6월 24일.
10. 『아시아경제』, 2015년 6월 17일.
11. 권민섭, 2022, 「군사시설 입지선정 과정의 갈등요인에 관한 연구」, 단국대학교 대학원 석사학위논문.
12. 『뉴스1』, 2015년 2월 3일.
13. Weible, C. M., & Heikkila, T., 2017, "Policy conflict framework", Policy Sciences, 50, pp.23~40.
14. Weible, C. M., & Heikkila, T., 2017, "Policy conflict framework", Policy Sciences, 50, pp.23~40.
15. Weible, C. M., & Heikkila, T., 2017, "Policy conflict framework", Policy Sciences, 50, pp.23~40.
16. 『더리포트』, 2023년 3월 9일.
17. 『일요서울』, 2019년 1월 17일.
18. 경기도, 2023, 「공론화 정책 권고문」.
19. 『연합뉴스』, 2015년 9월 10일.
20. 『연합뉴스』, 2015년 9월 10일.
21. 『경기일보』, 2016년 9월 19일.
22. 『경기신문』, 2016년 12월 6일.
23. 『중부일보』, 2016년 8월 21일.
24. 『경기신문』, 2016년 9월 11일.
25. KBS, 2017년 2월 6일.
26. 『경인일보』, 2017년 2월 13일.
27. 『뉴스1』, 2017년 2월 24일.
28. 『경향신문』, 2017년 4월 14일.
29. 『중부일보』, 2017년 12월 28일.
30. 『중부일보』, 2017년 10월 11일.
31. 『헤럴드경제』, 2021년 3월 6일.
32. 『연합뉴스』, 2021년 9월 17일.
33. 『내일신문』, 2021년 9월 23일.
34. 단국대 분쟁해결연구센터, 2015, 「군공항 이전 관련 갈등해소 시나리오 분석과 정책제언 연구」.
35. 『경기일보』, 2020년 7월 6일.

## 註

36. 『열린뉴스통신』, 2020년 10월 29일.
37. 단국대 분쟁해결연구센터, 2015, 「군공항 이전 관련 갈등해소 시나리오 분석과 정책제언 연구」.
38. 『일요신문』, 2019년 2월 28일.
39. 『이데일리』, 2023년 2월 20일.
40. 『일요신문』, 2019년 2월 28일.
41. 『인천일보』, 2022년 8월 15일.
42. 『한국일보』, 2021년 2월 4일.
43. 『아시아투데이』, 2022년 12월 16일.
44. Weible, C. M., & Heikkila, T., 2017, "Policy conflict framework", Policy Sciences, 50.
45. "경기 남부권은 인구가 760만 명에 이르는 거대한 생활경제권이지만 인근에 국제공항이 없고, 또 경기 남부권에 삼성·LG·SK 하이닉스 등 고부가가치 기업이 밀집해 있는데, 수출 물자를 원활하게 운송하기 위해 국제공항은 꼭 필요하다."고 강조하며, "종전 부지 인근에 삼성전자·SK하이닉스의 연구개발 단지 등 세계적인 반도체 클러스터가 형성돼 있고, 향남 제약산업단지·에스디 바이오센서 등 제약바이오 기업, 연구소가 밀집되어 한국형 실리콘밸리 건설로 한국이 반도체·바이오산업 선도국가로 재도약하는 전기가 될 것"이라고 주장하였다(『인천일보』, 2022년 8월 30일).
46. 『인천일보』, 2022년 11월 23일.
47. 『에너지경제』, 2022년 10월 5일.
48. Weible, C. M., & Heikkila, T., 2017, "Policy conflict framework", Policy Sciences, 50.
49. Dahl, R.A., 2006, On Political Equality, Yale University Press.
50. Weible, C. M., & Heikkila, T., 2017, "Policy conflict framework", Policy Sciences, 50.
51. Dahl, R.A., 2006, On Political Equality, Yale University Press.
52. 『경기일보』, 2017년 10월 10일.
53. 『한국일보』, 2017년 1월 20일.
54. 『중부일보』, 2017년 4월 9일.
55. 『한국일보』, 2019년 11월 12일.
56. 『중부일보』, 2021년 11월 7일.
57. 『경기일보』, 2017년 10월 10일.
58. 『더리포트』, 2023년 3월 13일.
59. 『더리포트』, 2023년 3월 13일.
60. 『뉴스1』, 2023년 3월 26일.
61. 『뉴스1』, 2023년 3월 26일.
62. 『경기일보』, 2022년 6월 13일.
63. 『오마이뉴스』, 2022년 11월 24일.
64. Weible, C. M., & Heikkila, T., 2017, "Policy conflict framework", Policy Sciences, p.50.

## 참고자료

- 강상원·박진아, 2022, 「정책갈등프레임워크(PCF)를 활용한 지방자치단체 간 갈등 조정 방안에 관한 연구: 고양 창릉 신도시 지하철 직접연장 중단 사례를 중심으로」, 『한국자치행정정보』 36(2), 227~254쪽.
- 강지선, 2021, 「서울시 은평광역자원순환센터 건립을 둘러싼 갈등 분석: 정책갈등프레임워크(PCF)의 적용을 중심으로」, 『국가정책연구』 35(3), 1~37쪽.
- 경기도, 2023, 「공론화 정책 권고문」.
- 권민섭, 2022, 「군사시설 입지선정 과정의 갈등요인에 관한 연구」, 단국대학교 석사학위논문.
- 김병록, 2021, 「대구 통합신공항 이전갈등 프레임 분석: 이해관계자 역할을 중심으로」, 『한국공공관리학보』 35(4), 165~193쪽.
- 김찬환, 2017, 「군사시설 입지를 둘러싼 갈등과 해결방안: 군공항 및 탄약고 사례를 중심으로」, 조선대학교 박사학위논문.
- 단국대 분쟁해결연구센터, 2015, 「군공항 이전 관련 갈등해소 시나리오 분석과 정책제언 연구」.
- 박노봉, 2021, 「지방자치단체 간의 갈등 조정과정에 관한 연구: 대구경북 통합신공항 유치사례를 중심으로」, 경북대학교 석사학위논문.
- 송건영, 2012, 「국방·군사시설 입지 갈등관리에 관한 연구」, 경기대학교 박사학위논문.
- 연구인·신만중, 2020, 「수원 군공항 이전 정책과 딜레마 상황 조건에 관한 연구」, 『공공사회연구』 10(1), 131~164쪽.
- 유희숙·김예승, 2011, 「지역개발을 위한 공공갈등 관리 방안 연구-광주공항 갈등사례를 중심으로-」, 『대한부동산학회지』 29(2), 205~225쪽.
- 윤종설, 2010, 「군 비행장의 갈등관리 요인 분석: 수원비행장의 비행안전규제와 소음피해규제를 중심으로」, 『정책개발연구』 10(2), 31~54쪽.
- 은재호, 2011, 「국방, 군사시설 입지갈등의 원인 분석: 담론분석을 통한 원인진단 지표 개발」, 『한국행정학보』 45(4), 55~85쪽.
- 이경록·류한현·강대근, 2014, 「군공항 이전 갈등관리의 과제와 대책방향」, 『국방정책연구』 30(1), 249~278쪽.
- 이범용·박형준·주지예, 2020, 「공공갈등 에피소드 특성과 정책환경, 정책현류의 상호작용: 송변전소 건설갈등 사례를 중심으로」, 『정책분석평가학회보』 30(4), 239~267쪽.
- 이정철, 2017, 「수원비행장 이전 갈등사례」, 『공존협력연구』 3(1), 91~111쪽.
- 임재형·김강민, 2021, 「한국의 지방자치단체간 공공갈등의 발생 원인과 해결방안: 화성시 화장장 건립 갈등 사례를 중심으로」, 『한국동북아논총』 26(2), 69~93쪽.
- 정지원·박치성, 2012, 「정책응호연합모형을 통한 동남권 신공항 입지갈등 사례의 정책변동과정 분석」, 『한국행정연구』 21(2), 1~47쪽.
- 조석환, 2023, 「정책갈등 프레임워크(PCF)를 활용한 군공항 이전 갈등에 관한 연구: 수원 군공항 사례를 중심으로」, 아주대학교 박사학위논문.
- 조홍남·손정웅·박형준, 2019, 「정책갈등프레임워크 (PCF) 를 활용한 신공항 입지갈등 분석: 제주 제2공항 사례를 중심으로」, 『교통연구』 26(2), 35~52쪽.
- 주재복·심준섭, 2015, 「국책사업을 둘러싼 중앙-지방 간 갈등요인분석: 제주해군기지 건설사업 사례를 중심으로」, 한국갈등학회·한국지방행정연구원 공동 동계학술대회.
- 허철행·이희태·문유식·허용훈, 2012, 「지역 갈등의 원인과 해소방안: 동남권 신공항 사례를 중심으로」, 『지방정부연구』 16(1), 431~454쪽.

## 참고자료

- 홍성운·김찬환, 2015, 「군사시설로 인한 갈등의 해결 요인에 관한 연구」, 『한국거버넌스학회보』 22(3), 355~377쪽.

### 외국자료

- Coser, L. A., 1956, *The functions of social conflict* (Vol. 9), Routledge.
- Dahl, R.A., 2006, *On Political Equality*, Yale University Press.
- Kingdon, John W., 2011, *Agendas, Alternatives, and Public Policies*.(Updated 2nd ed. with a New Foreword by James A. Thurber. Boston : Longman, c2011.
- Nohrstedt, D., & Weible, C. M., 2010, "The logic of policy change after crisis: Proximity and subsystem interaction", *Risk, hazards & crisis in public policy*, 1(2), pp.1~32.
- Tilly, C., & Tarrow, S. G., 2007, *Contentious politics*, Oxford University Press.
- Weible, C. M., & Heikkila, T., 2017, "Policy conflict framework", *Policy Sciences*, 50, pp.23~40.
- Weible, C. M., Heikkila, T., & Pierce, J., 2018, "Understanding rationales for collaboration in high-intensity policy conflicts", *Journal of Public Policy*, 38(1), pp.1~25.

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구원

집 필 김현미 안양시사편찬위원회 연구원  
손예은 수원시정연구원 위촉연구원  
이신재 군사편찬연구소 조사연구부장  
조석환 사단법인 나우어스공동체 이사장  
홍현영 수원시정연구원 연구원  
황병주 국사편찬위원회 편사연구관

사 진 손예은 수원시정연구원 위촉연구원  
최인경 수원시정연구원 대리  
홍현영 수원시정연구원 연구원

기획·편집 홍현영 수원시정연구원 연구원



# SRI

수원시정연구원  
SUWON RESEARCH INSTITUTE  
수원학연구센터

수원공간시리즈 3

## 수원비행장

공간의 균열과 그 사이의 삶

발행일

2024년 12월 30일

발행처

**SRI** 수원시정연구원  
수원학연구센터

경기도 수원시 수인로 126

031-220-8058 <http://www.suwon.re.kr>

디자인 및 인쇄

경인M&B

ISBN

979-11-6819-187-7

979-11-90343-85-5 (세트)

\* 저작권법에 의해 보호를 받는 저작물이므로 무단전재와 복제를 금합니다.