

橋大学審査学位論文（博士論文）

飛ぶ女たちの近代、民族、そしてジェンダー
—植民地期朝鮮の女性飛行士朴敬元、李貞喜を中心に

一橋大学大学院言語社会研究科言語社会専攻
LD111002 金智媛
2019年10月

目次

目次.....	2
凡例.....	3
序章.....	4
第1節 先行研究の考察.....	8
第2節 本論文の課題と研究の視座.....	14
第3節 論文の構成.....	16
第1部 朝鮮人女性飛行士の登場の背景と半生.....	18
第1章 朝鮮人女性をめぐる社会的な状況.....	19
第1節 朝鮮の伝統的な女性-19世紀末に外国人がみた朝鮮の女性像.....	19
第2節 「近代的な女性」の出現.....	22
第2章 近代朝鮮における飛行機の登場.....	34
第1節 朝鮮内の飛行機を取り巻く状況.....	34
第2節 朝鮮人飛行士の登場.....	41
第3章 女性飛行士朴敬元の半生（1901～1933）.....	48
第1節 飛行士以前の朴敬元.....	49
第2節 飛行士朴敬元の活動.....	54
第4章 女性飛行士李貞喜の半生（1910～1950?）.....	65
第1節 飛行士以前の李貞喜.....	65
第2節 女性飛行士李貞喜と「モダンな」職業婦人李貞喜.....	73
第3節 再び朝鮮人女性飛行士へ.....	80
第2部 女性飛行士たちと近代、民族、ジェンダー.....	86
第5章 「朝鮮最初の女性飛行士」朴敬元の表象.....	88
第1節 朝鮮のナショナル・シンボルへ.....	88
第2節 朴敬元をめぐるジェンダー表象.....	97
第3節 日満連絡飛行をめぐる朴敬元の表象.....	104
第6章 「変化の多い人生の持ち主」李貞喜の多様な表象.....	111
第1節 李貞喜の活動を通して現れる「民族」と「近代」.....	111
第2節 モダンガールとしての李貞喜の表象.....	114
第3節 朝鮮唯一の女性飛行士を継ぐ.....	117
第4節 近代婦人/銃後婦人としての李貞喜の表象.....	120
第7章 朴敬元の表明から見えてくること.....	125
第1節 朴敬元の女性問題への認識.....	125
第2節 飛行機という近代経験.....	134
第8章 李貞喜の文章から見えてくること.....	139
第1節 李貞喜の雑誌記事について.....	139
第2節 李貞喜の主体性を問う.....	145
第3節 李貞喜が語る飛行機という近代.....	154
終章.....	161
第1節 各章のまとめ.....	161
第2節 その後の朴敬元、李貞喜.....	164
第3節 朝鮮人女性飛行士とは.....	166
別表.....	169
文献.....	195

凡例

- 括弧は原則として次のように使い分ける。
 - 『 』 書籍名、雑誌名、新聞名。
 - 「 」 論文・文章名、記事の見出し、ウェブサイト、引用、強調など。
 - 【 】 表、図の番号。
 - () 筆者の補足。引用文のなかにおいては原著者による補足。
 - [] 引用文中における筆者による補足。
 - [.....] 引用文中における筆者による省略。
- 韓国語資料を引用する場合、特に断らない限り、タイトルや内容は筆者による翻訳文である。なお、その日本語翻訳文においては現代文体を用いる。
- 新聞記事の多くは復刻版を参照しているが、その記事に関しては、もとの新聞名、日付だけを掲載する。
- 本稿における朝鮮半島地域の名称について、1897年以前には「朝鮮」、1897年から1910年の間は「大韓帝国」、1910年から1945年までは「朝鮮」という名称を用いるべきだが、煩雑であるため「朝鮮」と呼ぶこととする。なお、現在の地名を指す際や引用文の場合は「韓国」と呼ぶ。
- 「日本」という名称に対しても、1910年から1945年間の日本は現在の日本とは区別すべきで「内地」という用語を用いることで区別すべきだが、煩雑であるため「日本」と呼ぶこととする。なお、引用文やその他必要に応じて「内地」という名称を用いる場合がある。
- 「日本人」は、1910年から1945年間の「内地人」と区別する必要があるが、煩雑を避けるため、日本人と呼ぶことにする。これに対し「韓国人」は、1945年以前を通して「朝鮮人」と呼ぶ。
- 本文中は西暦を用い、必要に応じて()のなかに和暦を入れる。注および参考文献は西暦に統一した。
- 本文および注においては可能な限り、韓国人の名前を漢字で表記する。ただし漢字名を信頼できる資料で確認できない場合は、カタカナで表記している。
- 特に断りが無い限り、傍点 (◌◌◌◌◌) や下線 (◌◌◌◌◌) などは引用者による強調である。

序章 朝鮮人女性飛行士研究の諸相および問題の所在

はじめに

20世紀初頭、欧米諸国を中心に空を飛ぶことへの関心が高まっていた。一般にいう動力飛行機の起源は、1903年12月ライト兄弟が初飛行に成功したことに遡る。その後も、飛行機が実用できる技術になることを目指し、アメリカ、ヨーロッパのフランスやドイツなどが中心になって飛行機の開発に力を入れ続けており、空を飛ぶことへの一般の関心も高まっていた。かつて、空を飛ぶということは、人間の叶わない欲望であったが、科学の発展はその限界を乗り越え、人々の目の前に空を飛ぶ飛行機という光景を作り出した。さて、飛行機、つまり人が空を飛ぶことを目にした当時の人たちはどのような感想を持っただろうか。イギリスの女流作家ヴァージニア・ウルフが1925年に発表した小説『ダロウェイ夫人』において飛行機は以下のように描写されている。

飛行機は舞い上がり、そして高速度で飛んだ。マーゲイトではいつも沖まで出ていったもんだ。陸地のみえる距離だったけど、だけど水をこわがる女なんかはまんでできない。飛行機は流れるように飛んで、急降下する。彼女は心臓が飛び出しそうなくらい驚いた。すると今度は上昇。さぞや立派な若者が乗ってるんだろう、とミセス・デンプスターは確信した。遠くへ、遠くへ、機影はあつという間に消えていった。遠くへ、なおも遠くへ。飛行機は飛翔した、グリニッジのうえを、そこに停泊するすべての船のマストのうえを。たくさんの灰色の教会やセント・ポール大聖堂その他が立ち並ぶ小島のような一帯のうえを。そして冒険好きなつぐみ大胆にはねまわり、すばやく目を走らせかたつむりをさっと捉え、それを一度、二度、三度と石にたたきつけている、ロンドンの両側に広がる野原と暗褐色の森のうえを。飛行機ははるかかなたに飛び去り、ついに一点の閃光となり、あこがれとなり、精神の集中となり、人間の魂のシンボルとなる。思想により、アインシュタインにより、思索により、数字により、メンデルの法則によって、この肉体の外、この家のかなたに脱しようというおれの意思のシンボルだ、と杉の木のまわりを回りながらミスタ・ベントリーは思った。飛行機はあつという間に去った。〔……〕飛行機はラドゲイト。サーカスの上空を飛び去った。異様なほど静かだった。飛行機の爆音は車の行きかう通りまでは聞こえてこなかった。飛行機は操縦者をもたず、みずからの意思で飛んでいるようだった。エクスタシーへ純粋な歓喜へと高まっていくかのように、飛行機は上へ上へ曲線をえがき、そしてまっすぐに上昇しながら、後部から煙の輪を吹き出し、T、O、Fという文字を書きつづった¹。

1923年のロンドンの風景。そのなかで登場する飛行機は、その速さと音で人々を驚かせながら、流れるような様子でロンドンの街中を飛び回っている。第一次世界大戦を経てその軍事的な重要性が高まり飛躍的に発展した飛行機であったが、引用文に現れた飛行機は、ロンドンの中心街を飛行しており、自らの意思で飛んでいるように見え、自由を感じさせるようなものであった。また「飛行機の爆音と、飛行機雲が空に描く文字」は「権威の声と崇敬の念」であって、人々に「空を見上げ」させていた。遠くへ消えていく飛行機は人々の憧れや耳目を集める対象になり、人間の魂のシンボルとして現れている。また、飛行機を操縦している飛行士も立派な若者であろうと考えられ、飛行機と同様、憧憬の対象として受け止められていたのである。小説の語り手による飛行機の描写は、作家の目に映った飛行機の姿であり、一人のイギリス人女

¹ ヴァージニア・ウルフ（丹治愛訳）『ダロウェイ夫人』集英社、1998年、pp. 42-44。

性の感情であったといえる。ところが、このように飛行機が人々の想像力を刺激することは、産業革命とともに近代の幕開けの中心にいたイギリスだけではなく、同時期の朝鮮にも生じた出来事であった。朝鮮人女性のなかでも空に舞い上がる飛行機に心を打たれ、憧れを持ち、自ら飛行士になることに挑戦した者がいた。朴敬元^{パクキョンウォン}、李貞喜^{イジョンヒ}、金福男^{キムボクナム}、権基玉^{クオンキョク}の四人の女性である。

私はなぜか小さい頃から空に飛んで行きたかった。空に雲が飛んでいるのを見ても一緒に行きたかったし、鷹が飛び回っているのを見ても羨ましかった。しかし、その時まではただの空想だけでしたが、ある年に、アメリカ人飛行家「スミス」が朝鮮を訪れて最初に飛行をした時、飛行機が雲の奥まで入っていくのを見て、いくら心愉快で嬉しかったのか、家に帰ってきてからも食事もとらずに空を見上げるばかりでした²。

私の人生で重要な「事件」が平壤で起きた。スミスというアメリカ人飛行士が平壤の上空で飛行大会を開いたのである。平壤中が興奮の絶頂であった。「怪物」が頭の上を通るたびに、人々は驚愕し歓呼の声をあげた。私ももちろん夢中になって空を眺めていた。飛行機は急に白い煙を吹き出し始め、空に何かを書いていた。SMITH だった。私はその夜眠れなかった。昼間見たことが夢のように頭の中を回っていた。「私も飛行士になろう」私はいつの間にかこう決心してしまった。女子でもそのようなことができないことはないじゃないか³。

上記の二つの引用文には、朝鮮人女性飛行士の李貞喜、権基玉が初めて飛行機を見た時の回想である。二人とも 1917 年にアメリカ人飛行士アート・スミスが朝鮮を訪れ曲芸飛行を行ったことを、京城と平壤で眺めていたのである。この時に飛行機を見た彼女たちの感情は『ダロウエイ夫人』での描写と同様のものである。遥かに遠くへ飛び上がって雲の奥まで入り込み、その姿を消して行く飛行機を見て、朝鮮人少女たちは爽快感と興奮を覚えたのである。爽快感と興奮は単なる感想に終わらず、「空を飛ばしたいという空想」を可能にするという憧れに繋がり、自ら飛行士になりたいという強い動機になった。飛行機に対して女性の持った感想は、自分の意思表示や行動範囲が男性より制限されていた彼女たちであったからこそ、より特別であったに違いない。

ここで朝鮮出身の四人の女性飛行士について紹介しておきたい。まず、朴敬元は、1901 年慶尚南道大邱で生まれた。1912 年大邱にある明新女学校、1916 年から信明女学校高等科に入学するが、翌年 1917 年 9 月に退学する。同年 10 月から日本に渡り横浜技芸学校に入り、1920 年まで通っていた。その後朝鮮に戻って看護婦として働くが、1926 年に再び渡日、日本自動車学校、日本飛行学校を経て、1927 年 1 月末に三等飛行士免許を、1928 年 7 月末に二等飛行士免許を取得し飛行士としての道を歩んでいく。その後も 1933 年に死去するまでひたすら飛行士としての活動をしていた。

1910 年京城で生まれた李貞喜は、8 歳の時女学校に入学した。二回の転校を経て淑明女学校に入り、1926 年 3 月に中途退学するまで通っていた。退学後、朝鮮博覧会の売店でチケット販売⁴、自動車会社の女性事務員の仕事をしていた。また、飛行士になる以前にも、朝鮮で名古屋飛行

² 一記者「十八歳處女飛行家 李貞喜嬢과의 一問一答記」『別乾坤 (11)』開闢社、1928 年 2 月、pp. 75-76。

³ 「나의履歷書 3」『韓国日報』1978 年 1 月 27 日 4 面。

⁴ 朝鮮新聞社主催で 1926 年 5 月 13 日から 6 月 21 日まで開かれた。当初 6 月 11 までの予想だったが、10 日間延長開催になった。

学校冒険飛行団へ参加、京城にある飛行場で飛行機清掃をするなど飛行機と関連したことを経験した。1926年11月には日本飛行学校に入学し、1927年11月に三等飛行士、1929年7月には二等飛行士免許を取得しする。ところが、その後航空界を離れ、その他の職業を転々としていた。1933年8月朴敬元の死後、再び飛行士としての道を選択する。独立後の韓国では、女性航空隊の創設に関わっていたが、朝鮮戦争の時に行方不明になった。現在、朴敬元、李貞喜は日本で飛行士免許を取った朝鮮人女性と知られており、活動当時にも朝鮮と日本で注目されていた。

敗戦前に日本の飛行士免許を取得した朝鮮人女性飛行士はこの二人以外にも、もう一人いた。咸鏡南道定平郡出身の金福男である。1930年咸興公立普通学校⁵を卒業した金福男は、1935年に東京に渡り、州崎の東京飛行学校に入った。その後1938年9月には津田沼にある帝国飛行学校を経て、1939年二等飛行士になった。飛行士免許を取得した時25歳（おそらく数え歳）と記されていることから1915年頃の生まれだと推定される。金福男は飛行士になって間もない頃故郷に戻り、故郷訪問飛行のため資金集めに取り組んでいたことまでは分かっているが⁶、その後の活動について明らかなるような資料は今のところ見当たらない。ただ、1940年の3月1日付の『毎日申報』に「昨年末に死んだ」ということと、その遺骨が「東京都下松川のあるお寺に預けておいたままであったが、船橋署の伊藤警部のはからいで、帝国飛行学校研究所長伊藤菊雄および朝鮮人たちの協力によって遺骨を故郷に戻すことができるようになった」という内容が残っていることから、飛行士になって一年足らずで死去したようである。現在韓国、日本において金福男のことは植民地期の女性飛行士としてそれほど知られおらず、彼女に関する情報や関心は非常に少ない。

また朝鮮人女性のうちで、中国の飛行学校を出て中国軍で飛行士になっていた権基玉がいる。権基玉は、1901年1月11月平安南道平壤で生まれた⁷。1913年平壤にある崇賢小学校に入学し1916年に卒業、同年崇義女学校3年に編入し1919年に卒業した。1923年末から中国雲南陸軍航空学校にて飛行訓練を始め、1925年2月28日同学校を一期生として卒業した⁸。その後、いくつかの中国軍閥や中国南京国民政府で飛行士として活動していた⁹。日本が敗戦した後、権基玉はしばらく中国で生活したが、1949年に韓国へ戻った¹⁰。その後韓国では、韓国国防委員会で女性専門員になり、政治的な活動を試みたこともあったようだ。1957年から1972年までは『韓国年鑑』の発行人、1966年から1977年の間には韓中文化協会副会長を務めるなどの公的活動歴を残している。1988年に死去し、2003年8月には韓国国家報勲処によって「今月の独立運動家(이달의 독립운동가)」に選定された。

本論文は、四人の女性飛行士のうち、朴敬元、李貞喜について考察するものである。金福男と権基玉は考察対象に含めない理由を下記に述べておきたい。

まず、金福男に関しては資料が限定的であることによる。上記に述べた履歴や活動は、現在把握できる彼女に注目した記事における全ての内容である。金福男は朴敬元、李貞喜に続き久々に登場した朝鮮人女性飛行士だが、この時期は日中戦争の最中で日本および朝鮮はすでに

⁵ 記事によって咸興女子普通学校、咸興栄町小学校ともある。

⁶ 『朝鮮日報』1939年3月18日7面。

⁷ 「나의履歴書 1」『韓国日報』1978年1月25日4面。

⁸ 「나의履歴書 12」『韓国日報』1978年2月10日4面。

⁹ 権基玉は飛行学校卒業後、1925年に馮玉祥軍麾下の北京にある苑南航空学校所属の副飛行員少領になった。軍閥とともに幾度かの移動をしたが、綏遠で航空隊は解散される。その後1927年初旬に上海で東路軍少領に任命される。同年末、蒋介石軍が南京で国民政府を樹立した時、東路軍航空司令部も南京に移り、南京国民政府の航空署に吸収された。; 나의履歴書 15」『韓国日報』1978年2月15日4面、「나의履歴書 16」『韓国日報』1978年2月16日4面。

¹⁰ 「나의履歴書 22」『韓国日報』1978年2月24日4面。

国家総動員体制に入っていたため、以前のように女性飛行士として注目されることはなかった。以前には、メディアが職業婦人などの女性に対する関心を積極的に示していたのは随分異なる社会になっていたからである。そのため金福男に関してはその情報や飛行士になったことに対する「客観的な」説明があるだけで、その他の議論は見られない。

権基玉に関しても同様な理由になるが、彼女も活動していた当時朝鮮人女性飛行士としてメディアに何度か紹介されたことはあるものの、その活動に関する議論はされていない¹¹。そのため、権基玉を取り巻く朝鮮社会との相互行為^{インタラクション}があまり分からない現状である。一方、矛盾するように思われるかもしれないが、近頃韓国で権基玉の活動が分かる資料は多数あり、これを元に権基玉に関する研究も盛んになっている。権基玉は独立後の韓国で、飛行士ではないが、いくつかの公的活動をしていた。そのため、彼女の「功績」は評価され、彼女の活動に関する詳細な記録が残されている¹²。しかしながら、の資料の場合、独立後に権基玉自らによって書かれた記事が元になっている。こうした点が権基玉を研究対象に入れられない第二の理由である。ただし、それはその資料の内容の真偽が疑わしいとか客観性に欠けるということではなく、権基玉の「活動の様子」は把握できるが、彼女の「活動をめぐるその他の様子」は見えてこないためである。すなわち、女性飛行士をめぐる社会的言説や影響力を探ることを目的とする本論文では、金福男、権基玉に関して十分な議論になることが期待できないということである。金福男に関しては、今後新たな資料の発掘を期待するとともに、今後の課題とすることをここで前もって断わっておきたい。また、権基玉に関しては既存の先行研究を下記に記すので参考されたい¹³。しかしながら、本論文は、金福男と権基玉を、考察対象である二人の女性飛行士と別の枠組に入れようというものではない。朝鮮出身女性飛行士四人はだれもが飛行機に憧れを抱き飛行士になり、それを通して近代を経験したという点で同様ではないだろうか。

こうした理由で、本論文では朝鮮人女性が経験した近代、また朝鮮社会において近代がどう経験されたかという過程を探るために、朴敬元と李貞喜二人の朝鮮人女性飛行士を手掛かりにする。まず、個人としての彼女たちが朝鮮、日本という境を行き来しながら飛行機という近代をどう経験したかという点に注目したい。彼女たちの経験を中心に社会的議論が発生し、そこから派生した民族、ジェンダーをめぐる社会的影響力が存在したことを考えれば、彼女たちの存在を過少評価することはできない。また、二人の朝鮮人女性飛行士を通して、社会において

¹¹ 彼女が朝鮮を離れていたことによる情報不足、あるいは当時のメディアは日本の検閲などの制限を受けていたため、朝鮮独立運動と関連のある彼女の活動に注目できなかった可能性があるだろう。

¹² 「나의履歷書」『韓国日報』1978年1月25日～2月28日。(24回連載)

「蒼空을 날르던 女人：権基玉 女史」『女苑』女苑社、1961年7月、pp. 144-147。「한국 최초의 여자 파일럿 권기옥씨의 슬픈 8・15」『週刊女性1 (35)』韓国日報社、1969年8月27日、pp. 60-61。

¹³ 権基玉に関する先行研究は次の通りである。

- 朴容玉「권기옥-권기옥권기옥 (1901~1988) 중국 공군으로 활약한 비행사」韓国女性開発院編『한국역사속의 여성인물 (下)』韓国女性開發院、1999年、pp. 99-103。
- 金永柱「韓國最初の 女性飛行士 権基玉」『역사와실학 32』2007年、pp. 739-752。
- 尹善子「한국독립운동과 権基玉의 飛翔」『한국근현대사연구 69』2014年、pp. 7-36。
- ジョン・ヘジュ『날개웃을 찾아서』하늘자연、2015年。
- 尹善子『한국의 독립운동가들 71 권. 권기옥 대한독립을 위해 하늘을 날았던 한국 최초의 여류비행사』역사공간、2016年。その他にも、演劇『飛翔 (비상)』、ミュージカル『雨上がりの空 (비 갠 하늘)』が公演されたり、子供向けの絵本が出版されたりしていることから権基玉に関する高い関心が窺える。パク・ウンジョン『니 꿈은 뭐인가? 비행사 권기옥 이야기』웅진주니어、2010年。なお、この園本は、2015年改正された『韓國初等学校国語教科書 5年一学期』(pp. 185-195)にも収録されている。

ナショナリズムとジェンダーがどう消費されていたかによって、女性に対する評価が多様な形で現れていたことが明らかになる点に考察の意義がある。

彼女たちはいかなる経緯で飛行士になり、どのように近代¹⁴を経験したのだろうか。ここでは、個人としての二人の女性が「朝鮮人女性飛行士」という社会的な主体として受け入れられていく過程と社会的役割に焦点を当てるとともに、彼女たちの持つ多様性と行為主体性にも注目したい。以下、朝鮮人女性飛行士研究の諸相として先行研究のまとめと問題点を指摘することで、本論文の目的とするところをより詳細に見ていきたい。

第1節 先行研究の考察

朝鮮人女性飛行士に関する直接的な記述がある論文や書籍を、日本語、韓国語で書かれた研究に分けて見てみたい。本来先行研究は学術的論文や書籍を中心とすべきだが、ここでは大衆書を含めるものとする。なぜなら実際朝鮮人女性飛行士に関する「研究」は、研究書か大衆書か曖昧な性格を持つものが多いからである。また、ここであげられるいくつかの関連書籍は大衆書でありながら正確な史料を多く利用した点で、先行研究としての価値があると判断できる。また、大衆書には朝鮮人女性飛行士をめぐる社会の「一般的な」認識を見ることができるため、現在にまで継承されている女性飛行士に対する人々の考えや、言説を探るのにも有効であろう。しかし、こうした大衆書の性格を持つ先行研究には、書き手の想像や判断による部分も多く見られるため、本論文では引用や参考にする際にその区別に注意する。また一部の先行研究における内容の事実確認や間違いの訂正も、本論文の一つの課題である。

まず、日本語で書かれた研究を見てみたい。管見の限り、日本における朝鮮人女性飛行士に関する研究のなかで早い時期のものとしては、在日朝鮮人文学研究者任展慧によって書かれた「女性飛行士朴敬元のこと¹⁵」があげられる。現在までの先行研究のなかで、最初に『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録¹⁶』（以下、本文において追悼録）について言及したものである。主に、朴敬元の追悼録を中心に彼女がどのような人物であったかを探ることを試みている。また、同論文は追悼録をもとに朴敬元の「民族的な」側面、つまり朝鮮人としてのアイデンティティについて注目している。また、朴敬元の朝鮮的な、民族的な側面を支える根拠として「朝鮮人に対して優しかった」という追悼録における思い出などを引用しているが、朝鮮人に対し優しい心遣いを見せたことだけで、必ずしも民族意識を持っていたと判断することはできない。こうした点については再度考察する余地がある。さらに、「朴敬元は朝鮮人としての民族アイデンティティを持っている存在であった」という結論を下しているのは、朴敬元を「朝鮮的な存在」として取り上げようとした試みであると同時に、研究者自身が「朝鮮人」としての民族アイデンティティを持っているがゆえの研究動機に基づくものかもしれない。

また、日本語で書かれた研究のなかでは、航空史や地域史関連のジャーナルで朴敬元のこと言及された場合が多く、平木¹⁷や三田¹⁸による成果があげられる。平木の場合、『日本飛行機物語 首都圏篇』における「女流飛行家たち」という文章で、朴敬元については「もっとも人気のあった女流飛行家」として紹介している¹⁹。三田は、朴敬元が通った日本飛行学校を立川地域

¹⁴ 近代は、単一の原因や過程、領域ではなく、多様性のなかにある。地域や、文化・社会の違いを超え、人々が接触する場、社会的な関係のなかで現れる。従来の西洋化や「文明化」という意味より、「文明」への接触こそが近代と呼ぶべきである。；酒井直樹「序文」『別冊思想。トレイシーズ』岩波書店、2000年11月、pp.5-6。

¹⁵ 任展慧「女性飛行士朴敬元のこと」朝鮮問題研究会編『海峡(8)』社会評論社、1978年、pp.44-49。

¹⁶ 相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年。

¹⁷ 平木國夫「女流飛行家たち」『日本飛行機物語 首都圏篇』冬樹社、1982年、pp.129-134。

¹⁸ 三田鶴吉「昭和の美人鳥人、朴敬元さん」『立川飛行場物語(上)』西武新聞社、1987年、pp.151-152。

¹⁹ この書籍の原典は産経新聞(東京、多摩、武蔵野、千葉版)に1981年2月10日から12月19日まで連載された「空駆けた人たち」である。

史の観点で捉えていくなかで、朴敬元について言及している。彼は西武新聞社の『ニュース0425』という週刊誌に連載された内容を編集した『立川飛行場物語（上）』において、「昭和の美人鳥人、朴敬元さん」であると立川飛行学校に通った一人の女性飛行士として記している。また、その内容で、若き頃飛行士を目指し、朴敬元、李貞喜に接したことがある「星さきを」という女性の手紙を引用している。手紙の内容からは、朴敬元、李貞喜の活動当時や手紙が書かれた時期の情報が把握できる。その手紙には朴敬元については「今〔1981年〕でも多くの人の話題にのぼる方」、飛行士として活動している時（朴敬元の活動当時）には「社会的な上流夫人」というイメージがあったことが示されている。李貞喜に関しても「韓国で行方不明になった」という記述があったという。また、この論考には「日本飛行学校のことをよく知っている人として小暮武美さんの奥さんのことを教えてもらった」という記述があることから、平木、加納の研究に引用された「木暮日記」の発掘に繋がったのではないかと考えられる。

さらに、平木は、1992年に出版した『飛行家をめざした女性たち』という飛行士を目指した日本の女性たちをテーマにした書籍のなかで²⁰、朴敬元を日本の女性飛行士の枠組みのなかで捉えて注目している。日本飛行学校学主任であった木暮武美の日記、日本飛行学校学籍簿、朴敬元の戸籍謄本、追悼録に寄せられた人々の文章などを資料として、朴敬元の履歴と日本での活動を詳細に書いている。平木や三田は、朴敬元に関連する資料や、彼女に接したことのある人物の証言を元に、朴敬元の日本での活動や、彼女に関する日本社会の一般的な認識、大衆的な関心を紹介しているが、朝鮮や韓国における朴敬元に対する社会一般の認識については言及されていない。あくまでも日本の一人の女性とする見方であろう。

朴敬元に関してもっとも注目できる先行研究は、日本の女性史研究者である加納によって書かれた『越えられなかった海峡：女性飛行士・朴敬元の生涯²¹』である。これは朴敬元の履歴や活動に関して、朴敬元の戸籍謄本、韓国における朴敬元の母校の学籍簿、日本飛行学校の学籍簿、「木暮日記」、追悼録などの多様な資料をもとに書かれた朴敬元の一代記である。朴敬元の日本での活動に関する内容や資料は、平木の研究と共通している部分が多い。それに加え、朝鮮で発行された新聞、現地調査などを通して、朴敬元という人物に注目しながら当時の政治的、社会的情勢についても考察している。また加納が朴敬元の朝鮮人であった点を強調し、民族的なアイデンティティを付与しているのは、以前の日本側の視座を持つ研究で朴敬元を日本の女性飛行士と捉えていた点とは異なる見方である。加納は、著書を通して朴敬元の女性としての限界や悩み、朝鮮人としてアイデンティティと個人の夢の間にあった葛藤を表わそうとしている。しかしながら、加納は一貫して朝鮮人女性飛行士が「民族」と「性」という二重の桎梏のもとにその活動が制約されてきた存在であると捉え、またその朝鮮人としてのアイデンティティの表出は、日本と朝鮮の、帝国と植民地の「抑圧と抵抗」という構造とともにある。また「女性だから社会で差別されている」、「朝鮮人として差別されないため飛行士として成功する」といった「女性対男性」、「日本対朝鮮」の図式を乗り越えることができず、さらに「日満親善皇軍慰問飛行」に旅立った朴敬元に対しては「日本のナショナリズムとミリタリズムによる道具」であったという見方を示している。加納は、朴敬元を一人の主体として見るより、歴史の中の被害者として捉えた点、また、彼女の死が日本の女性飛行士の活性化に繋がったと結論付けた点からは、一般的に朴敬元を日本社会にだけ位置付けている印象が残る。つまり朴敬元をめぐる朝鮮の状況についてはそれほど触れていない点は、他の日本の先行研究が持つと同様な限界を孕んでいるといえよう。

また、加納の研究は「朴敬元をめぐる言説に対する疑問」から始まっており、既存の社会で

²⁰ 平木國夫「思いは遠く大邱の空-朴敬元」『飛行家をめざした女性たち』新人物往来社、1992年、pp.125-151。

²¹ 加納実紀代『越えられなかった海峡：女性飛行士・朴敬元の生涯』時代通信社、1994年。

の評価や意見を意図的に破ろうとしている点が多く見られ、むしろ主観的にも見える²²。また、歴史的な出来事に加えて、朴敬元の感情や、出来事の前後のストーリーが詳細に付け加えられている点もその客観性を損なっていると思われる。こうした詳細な内容は、現地調査や関係者へのインタビューに基づいていることもあるが、著者の推測による部分もあるため、想像なのか事実なのか曖昧な性格を帯びている。無論加納の著書は研究書ではなく評伝の形式であると認めれば、主観的で想像のような部分も問題にはならない。だが、その他の研究において、加納の著書における想像された部分までが事実であるかのように引用され²³、新しい言説になってしまっている現状は指摘しておく必要がある²⁴。

その他にも、2005年韓国で映画『青燕』の上映にあたり広がった小泉又次郎と朴敬元とのスキャンダル²⁵の真相を探ることと、彼女の活動に注目した裴淵弘の論考²⁶では、『婦人サロン²⁷』における小泉又次郎のインタビュー記事における朴敬元に関する言及が分析されている。朴敬元の活動当時についても考察しているが、さらに彼女をめぐる親日派論難、つまり現在の韓国社会のナショナリズムに注目している。また、日本の草創期の女性飛行士に関する内容として朴敬元に言及した書籍は多数あるが、加納の本における大体的な内容の流れが一致しているものが多い²⁸。

このように、日本語で書かれた多くの先行研究の特徴は、朴敬元が朝鮮出身であることは認めるが、日本で活動した女性飛行士の一人として考えている点だといえる。他方、在日朝鮮人文学研究者、任展慧の研究は日本語で書かれ日本で出版されたものであるが、朴敬元を朝鮮人や朝鮮との関係性を含めて考察している点で、他の日本語で書かれた研究と多少異なる視座を持っている。それは、書き手が在日朝鮮人であり、朴敬元の「民族意識」に関する問題に対して、日本よりは韓国側の研究者たちと「共通の意見」を持っているからであろう。なお、日本で李貞喜に関する研究は、調べたところ見当たらない。

次に韓国における女性飛行士に関する研究動向を見てみよう。韓国では、朝鮮人女性飛行士が深い学術研究の対象になったことはないが、航空史、建築士、女性史、独立運動史など様々な観点で書かれている。

²² 例えば、朴敬元が墜落死した1933年は、1901年に生まれた朴敬元が数え歳で33歳になった年であった。当時の日本では「33歳は女の厄年である」ということと、彼女の死を結びつけようとする動きが見られた。加納は、朴敬元の女学校時代の学籍簿に、1897年生まれだと書いてあるのを見出し、1897年生まれ年だと断定している。これは朴敬元が厄年に死んだということと彼女の死を必然的に見ている言説に対する反論であろう。しかし「韓国の戸籍謄本に間違いが多い」という知人の話を根拠に、戸籍謄本以外の資料（日本飛行学校の学籍簿、当時の朴敬元が紹介された新聞、李貞喜の話）にも確認できる1901年生まれの説を全面的に否定するのは、無理があるように思われる。また、学籍簿が必ずしも正解であるともいえない。またその他の朴の家庭状況や、学歴に関しても、朴敬元に関する一般的認識を裏返そうとしていることが見受けられる。

²³ 江刺、キム・ジョンドン、チェ・キョンファの論考では加納の意見をそのまま引用している部分が多数見られる。例えば、美輪如鉄の後援で朴敬元が工芸講習所に出稼ぎに行ったという内容などがある。美輪は『朝鮮大邱一斑』の著者で、当時大邱に暮らしていた日本人であるが、朴敬元との関係は不明である。

²⁴ 例えば、江刺の「朴敬元-つばめのように自由に飛びたい²⁴」という論考は、加納の研究における「朴敬元が横浜笠原工芸講習所出身である」という記述から、朴敬元を神奈川ゆかりの先駆的な女性の一人として取り上げたものである。しかし、原典（加納の研究）において「笠原工芸講習所」に関する内容は詳細が明らかにされておらず、多くの部分が著者（加納）の推測に頼っている。それにもかかわらず、江刺の著書では加納の著書における内容が「確かである」として引用されている。

²⁵ 「スキャンダル」とは、後述するインターネット新聞『Oh My News』の記事「我が国の最初の女性飛行士はだれなのか」で指摘された朴敬元に関する言及のことである。

²⁶ 裴淵弘「小泉首相の祖父と朝鮮人女飛行士『愛人スキャンダル』の真相」『新潮45.25(6)』新潮社、2006年6月、pp.116-122。

²⁷ 海賓千代吉「小泉通信相令嬢と一青年との結婚」『婦人サロン3(9)』文芸春秋社、1931年9月、pp.30-46。

²⁸ 松村由利子「それぞれの空へ」『お嬢さん、空を飛ぶ-草創期の飛行機をめぐる物語』エヌティティ出版、2013年、pp.181-198。末澤芳文「伊豆に消えたコリアンの星」『女も飛びたい-航空黎明期に大活躍した女性パイロットの群像』カロス出版、2015年、pp.196-207など。

まず、航空史のなかで女性飛行士が取り上げられたものとして、キム・ジンウォン「航空発達史」がある²⁹。これは韓国航空界の発達を説明するために日本の航空史や植民地期の航空界に身を寄せていた人物は欠かせないため、その時の朝鮮人飛行士に関する簡潔な記述を含んでいる。朝鮮人女性飛行士を韓国航空発達史の枠組みに入れたのは注目すべきである。しかし、その記述には細かい間違いが多数見受けられる。例えば、朴敬元は李貞喜より早い時期に三等飛行士免許を取ったが、反対のことが書かれていることや、李貞喜が「名古屋飛行学校を1926年卒業して三等飛行士免許を獲得した」という記述も事実とは異なる。「航空発達史」という論文の焦点は、航空発達の初期から論文が書かれた当時まで長いスパンの状況におかれ、女性飛行士に関する内容は簡単に触れられた程度であり、細かな内容の間違いは全体の構成に影響しないとはいえ、事実確認にあたらなかった点は指摘しなければならない。このような先行研究における誤った内容を訂正することも本論文の課題としたい。

建築史学者キム・ジョンドンの場合、『日本の中の韓国近代史現場：建築史学者の韓国歴史紀行³⁰』という書籍のなかで、立川や羽田などの現在の日本における地域を中心に、その場所が持っている歴史と意義を探る過程で朴敬元に注目している。著者が明らかにしているように、多くの内容は加納の研究を参考にしている。そして、朴敬元が小泉又次郎逋信大臣、また崔麟とともに高麗神社を訪れたことを「発見」し、指摘している。のちに、これは朴敬元をめぐる親日論難や、小泉又次郎とのスキャンダルが広がるきっかけにもなった³¹。

また、韓国で女性飛行士がもっとも頻繁に取り上げられているのは、韓国歴史の中の「女性人物³²」を探る動きにおいてである。歴史学者である李培鎔は、『韓国歴史の中の女性人物（下）³³』や『韓国歴史の中の女性たち³⁴』という書籍に朴敬元に関する文章を寄せている。朴敬元の簡単な履歴とともに、主に彼女の「先駆的な面」を評価している。李貞喜についても草創期の女性飛行士として朴敬元とともに評価している。しかし、その内容における、朴敬元に関する「誰かに朝鮮人と言われたら頬を平手打ちする」、「朝鮮人として堂々と振舞う」、「日本人の同期生をソウルに連れてきて辛いものを食べさせて朝鮮の歴史を強調した」などの記述は、やや「噂話」のように思われる。植民地期に活動をしていた女性飛行士だが、朝鮮民族としての民族意識を持っていた「朝鮮人」であることを強調した上で「韓国の歴史における先駆者」として取り上げているのが特徴的である。また、細かい内容において「朴敬元はアメリカに留学した」、「李貞喜は医者と結婚したが死別した」など女性飛行士の履歴において確認できない内容が含まれていることも指摘しておきたい。

また、チェ・キョンファも「時代の先を行く先駆的な慶尚北道出身女性たちの記録を明かし、歴史の上に表札をつける作業³⁵」として刊行された『慶北女性 1号:道を作った慶北女性³⁶』にお

²⁹ キム・ジンウォン「航空発達史」『韓国航空宇宙学会誌 20 (3)』韓国航空宇宙学会、1992年、pp. 126-151。

³⁰ キム・ジョンドン「하늘을 꿈꾼 여자 박경원」『일본 속의 한국 근대사 현장: 건축사학자의 일본역사기행』하늘재、2001年、pp. 37-52。

³¹ 裴淵弘は、キム・ジョンドンの朴敬元が小泉又次郎、崔麟とともに高麗神社を訪れたという指摘に関して、高麗神社側に日にちを確認し、その事実（小泉とは同じ日であったが、崔麟は別の日であったこと）を明らかにしている。裴淵弘、前掲、p. 121。

³² 歴史のなかで取り上げられなかった人物の中、女性を発掘するという動きである。

³³ 李培鎔「박경원-일제시대에 활약한 초창기 여류비행사」韓国女性開発院編『한국역사 속의 여성인물 (下)』韓国女性開発院、1999年、pp. 37-39。

³⁴ 李培鎔「초창기의 여류비행사 박경원」『한국역사속의 여성들』어진이、2005年、pp. 242-246。その内容は、上同の論考と同様なものである。

³⁵ キム・ユンスン「발간사」경북여성정책개발원『경북여성 1호: 길을 만든 경북여성』원검、2013年、p. 3。

³⁶ チェ・キョンファ「박경원」경북여성정책개발원『경북여성 1호: 길을 만든 경북여성』원검、2013年、pp. 182-199。

いて、朴敬元に注目している。その内容は主に加納の研究を参考にして（1897年生まれ説、笠原職業養成所の内容など）朴敬元の活動を紹介している。また、植民地期朝鮮人、そしてジェンダー的弱者としての朴敬元の立場や葛藤にも注目し、「訪問飛行³⁷」に関して、朴敬元が大陸侵略における宣伝効果を狙った日本側による犠牲者であるという加納の意見と同様の立場を取っている。一方、いくつかの韓国側の先行研究の視座にあるように、朴敬元から「民族的な」側面を見出すことに注目している。しかしながら、彼女の墜落について「植民地朝鮮の娘として内鮮一体化に協力しないとならない矛盾を孕む現実を打破するため、自ら雨雲のなかに投身したのではないだろうか」と述べたことは、朴敬元を無理矢理に民族的存在として強調しようとする感が否めない。

その他にも、韓国に駐在している日本人高橋公純によって韓国語で書かれた『韓日の流光³⁸』もある。これは、韓国社会、また朴敬元に対する著者の個人的な関心が中心になっている。著者が朴敬元に興味を持つようになったきっかけと、また映画『青燕³⁹』の製作背景（著者と関係がある）について論じられている。初めに「韓国に女性の偉人が少ないことはなぜか」という問いかけから出発し、朴敬元の生涯に注目するとともに、朴敬元を韓国史の中の「偉人」として取り上げることを試みている。

これらのように韓国語で書かれた女性飛行士に関する研究は「飛行士のなかに女性もいた、その女性たちは素晴らしかった」というように「女性飛行士」を歴史上における女性の業績として評価している場合がほとんどである。こうした観点は、韓国の歴史のなかで女性飛行士を一人の歴史的な人物としてリストアップした点で意義がある。男性にだけ注目してきた既存の歴史において「女性人物」を発掘し、歴史の舞台に上げたことは一つの成果であるといえる。とはいえ、先行研究のように「歴史上女性も飛行士として活動していた」、「その女性は素晴らしかった」と女性飛行士を先駆的なまたは「英雄的」な女性として扱う限り、当時または現在の、朝鮮人女性飛行士をめぐる様々な状況や、彼女たちの持つ多様な役割や意義を見過ごしてしまう恐れがある。

また、韓国側の視座を研究の多くは先行研究では「朝鮮の」「韓国の」というように、現在の韓国に結びつけることができる民族やネーションを強調する点で共通している。ほとんどの韓国人研究者は、朝鮮出身である彼女たちを「韓国人」として強調した結果、彼女たちが「民族的な」存在であったという意味を強く付与する傾向がある。そして、二人の女性飛行士が植民地という抑圧された環境で「朝鮮人として抵抗した」という点を強調しようとし、植民地という限界を乗り越えたという「英雄談」に繋がっている。しかしながら、こうした研究は植民地期における人々の経験を定型化するものであり、植民地/帝国という、二項対立的な関係で捉える観点が内在している。また、植民地における体験を全て克服しなければならないものとして捉える見方であり、飛行機、飛行士は、朝鮮人の近代経験ではなく、植民地支配への「抵抗」と結びついていることになる。こうした見方は、植民地権力が朝鮮社会の近代化を妨げたという植民地収奪論的な思考の典型であって、現在の歴史認識を以て朝鮮社会における女性の経験を見ている点に限界がある。本論文でも女性飛行士たちをめぐる民族のアイデンティティは考察対象であるが、彼女たちが民族意識を持っていた存在であったと「憶測」するだけではなく、当時の状況と朴敬元をめぐる形成された朝鮮ナショナリズムについて、当時の環境とともに考察したい。

³⁷ 1933年8月7日に朴敬元によって試みられた東京-朝鮮-満州間の「日満親善・行軍慰問飛行」もしくは「郷土訪問飛行」のこと。この飛行の途中で朴敬元は墜落死した。

³⁸ 高橋公純『韓日の流光』경운출판사、2003年。

³⁹ 2005年韓国で上映された朴敬元を主人公にした映画。ユン・ジョンチャン監督・脚本。

他方、韓国では女性飛行士を民族的な存在で歴史の中の偉人として取り上げたことに対し、反対の意見も存在する。つまり、彼女たちを「親日派」として捉える見方によって、彼女たちのことについて客観的な意見を提示することさえ拒否されている現状で、より深い学術的な考察対象にはならなかったことも限界であるといえよう⁴⁰。ここにはいくつかの理由が関連している。

まず、韓国では植民地期が「収奪/抵抗」という図式で捉えられており、女性の経験や近代性を問うよりは「民族主義」が歴史研究における主流の軸になっているからである。こうした点は独立運動家として注目された権基玉に関する研究が盛んになっていることと比較して見るとより明らかである。韓国政府による独立運動家発掘の目的の下で、ある人物が日本へどのように抵抗したか、また朝鮮の独立運動にどれほど強い影響を及ぼしたかという点が強調されてきた傾向がある。その結果、権基玉のように独立運動家として知られている人物は積極的に研究対象となっていく一方、朝鮮侵略の「担い手」であったと「誤解」されるような可能性のある人物は、「親日」という二文字に囲まれたまま社会的議論や学術研究の対象になりにくくなっている現状である⁴¹。

次に、資金面（韓国政府または自治体による支援や、研究基金など）での差が出ている状況も指摘できよう。実際、地域活性化などの目的に沿って研究対象が選択されることも多く、研究資金は新女性で代表される羅蕙錫や、舞踊家崔承喜などの「話題性のある」人物に集中している現状である。「人物研究の課題と方法」という対談で、教育学者である佐藤英一郎は「人物史を研究する意義は、その人物がある時代の歴史の流れにおいて、どの程度強い影響を及ぼしていたかという所から問題になる⁴²」と述べている。この言葉の通り、植民地期の人物に対する研究には「地域活性化」などの役割（社会に及ぼす影響）が求められ、該当人物の出身地の地域のコンテンツ開発に伴うものである場合が多かった⁴³。

さらに、朴敬元と李貞喜は独立後の大韓民国での社会的な活動がほとんどなかったことも、彼女たちが注目されなかった理由として考えられる。朴敬元の場合、1933年日皇軍慰問・満親善国飛行の際に墜落死した。李貞喜の場合も朝鮮戦争中に行方不明になり、以降その存在に注目が集まることはなかった。つまり、彼女たちへの学術的な関心は薄いのは、独立後、植民地期を沈黙の時代と捉え、「忘却したい」という動きに加え、二人の女性飛行士の活動が大韓民国成立後まで続いていなかったことによるものでもある。

ここまで先行研究の重要性と問題点を指摘してきたが、いずれも朝鮮人女性飛行士の全体図を見ることができず、日本側や韓国側の立ち位置でしか考察できていなかった点が明らかになった。いずれにせよ、朝鮮人女性飛行士のなかには「朝鮮」か「日本」のどちらか一方だけが残る存在として想定されている。すなわち、植民地朝鮮の当時の状況で、どんな女性たちが、なぜどのような経緯で飛行士になったのか、また彼女たちが飛行士になる過程や活動していくなかで表した一人の個人として、もしくは朝鮮人女性としての「実像」はどのようなものだったのかなど、彼女たちが接していた状況について先行研究は様々な角度から見る事ができて

⁴⁰ 朴敬元の例のように「親日行為」が疑われる人物に対しては、社会的に冷たい視線が注がれ、学術研究においても疎外されている。

⁴¹ キム・ギドゥンは、民間飛行士を含め、日本と関連のある朝鮮人航空人の活動に関して、親日問題が議論される恐れがあるため、現在韓国の歴史学界では彼らについて言及することさえ難しい状況であることを指摘している。

；キム・ギドゥン「일제시대 항공 분야에서의 한국인 활동에 관한 서술의 현황과 과제」『空士論文集 第65輯』空軍士官学校、2014年、p. 127。

⁴² 阿部洋外「4 シンポジウム」『人物研究の課題と方法』教育史学会第3回大会記録、1960年、p. 213。

⁴³ 例えば、韓国の水原市では、水原出身である羅蕙錫をテーマにした羅蕙錫街などを造成している。また「水原市 3・1 運動、大韓民国臨時政府樹立 100 周年記念事業推進委員会」の設立や、水原市「名誉の展堂」を設けるなど、同地域出身の独立運動家発掘に力を入れている。

いない。であるからこそ、本論文が試みるものは、はじめから朝鮮人女性飛行士をめぐる日本、韓国それぞれの立場に立った異なる評価をするのではなく、韓国・日本両方、あるいはその他において、どのような社会的状況とともに「朝鮮人女性飛行士」が生まれ、彼女たちはいかなる近代を経験し、社会にどう受容または排除され、それが再び彼女たちがいかなる影響を与えたのかを検証することである。これによって朝鮮社会で一部の女性の近代経験、それをめぐるナショナリズム、ジェンダー的言説の特徴が見え、ひいてはこれら3つの要素が女性飛行士たちを通してどのように絡み合っていたかが明らかになると考えられる。こうした点を明らかにした上で、朝鮮人女性飛行士の持つ多様な姿とその意義を論じることができるだろう。

第2節 本論文の課題と研究の視座

本論文では、先行研究を通して得た問題意識とともに具体的な課題として、第一に、朴敬元、李貞喜という二人の朝鮮人女性飛行士の半生を考察したい。メディアにおける朝鮮人女性飛行士に関する記事の分析を通して、人物紹介とともに二人が何を行ったかという具体的な活動を明らかにする。今まで朝鮮人女性飛行士たちは、主に抵抗/親日、被害/加害という二分法的な思考で語られており、具体的な行路は注目されていない。女性飛行士に代表される二人の女性の経験を追うことで、一部ではあるが朝鮮人女性の経験をより鮮明にしたい。第二に、朝鮮人女性飛行士を植民地期における権力構造のなかで捉え、彼女たちを取り巻く朝鮮社会内の言説とまなざしを、モダニティ、ナショナリズム、ジェンダーの観点から検討していく。二人の人物を中心にモダニティとコロニアルリズムを総合的に考える植民地近代の概念とともに、ジェンダー史の観点を取り入れることで、個人的な経験だけではなく、彼女らをめぐる朝鮮社会の状況についても明らかにしたい。第三に、女性飛行士の行動や文章を通して、様々な言説のなかで、実際に彼女たちはいかなる経験を経て、どのような生き方を選択していたのかを明らかにするとともに、それが朝鮮社会に及ぼした影響についても考察したい。こうした課題を具体的に追うことを通して、植民地期における朝鮮人女性飛行士の存在を再度浮かび上がらせることができるであろう。

本論文の主な視座である植民地的近代⁴⁴ (colonial modernity) および、ジェンダー史⁴⁵ (gender history) について簡略に説明しておきたい。まず、植民地的近代とは、非西欧の近代が西欧の近代のコピーではなく、独自のものとして捉えられる必要があるという考えから始まる。植民地社会が経験した近代が、植民性のために「不完全」で「遅れた」近代であると捉えるよりも、植民性が近代を表す一つの方式として理解し、植民性と近代性が相互に関連を持つものとして把握する視座である。これは既存の植民地期をめぐる研究が植民性と近代性を対立関係として捉えていたこととは異なる観点であり、植民地における近代が科学と文明論を適切に利用し、心理的・文化的に被植民者の同意を築き上げながら進行されてきた過程として理解されている。『Colonial Modernity in Korea⁴⁶』では、植民地期朝鮮社会は、植民性と近代性、そして民族主義の間の複雑な関係に注目している。ここで植民性、近代性、民族主義はそれぞれ分離して考え

⁴⁴ 韓国では「colonial modernity」を一般的に「植民地近代性論」という用語に訳し、「植民地収奪論」「植民地近代化論」のような既存の理論と並列するものとして理解されている。植民地収奪論や、植民地近代論、そして植民地近代性論に関する論議は、次を参照。李圭洙「在朝日本人研究と植民地収奪論」『日本歴史研究(33)』2011年6月、pp. 146-152。

⁴⁵ ジェンダー史に関しては、ジョン・W. スコット(荻野美穂訳)『ジェンダーと歴史学』平凡社、2004年。および、次を参照した。洪良姫「식민지 시기 가족 관습법과 젠더질서-『慣習調査報告書』의 젠더인식을 중심으로」

『韓国女性学』韓国女性学会、2007年12月。pp. 89-90。金富子『植民地期朝鮮の教育とジェンダー-就学・不就学をめぐる権力関係-』世織書房、2005年、pp. 6-8。

⁴⁶ Gi-Wook Shin and Michael Robinson, eds. "Colonial Modernity in Korea." Harvard University Press, Cambridge, 1999.

られるものではなく、三つの概念で成り立った三角形の構造のなかで相互に影響を与えながら展開される概念として説明されている。ここでは、植民性を「支配と抑圧」、民族主義を「抵抗」、そして近代を「達成しなければならない目標」として考えるのではなく⁴⁷、それらが植民地期における文化的ヘゲモニー現象、様々なアイデンティティの形成、そしてある集団や個人における近代の経験を説明するために有効な概念として捉えている。

また、本論文では、女性飛行士をめぐるジェンダー史の観点として、「ジェンダーを社会のなかで男性と女性の間を組織しようとする社会的な規則として見る」というジョン・スコットの定義を元にしてしている。これは『ジェンダーと歴史学⁴⁸』における概念で、歴史研究において女性が歴史を補うという視座ではなく、ジェンダーの概念で歴史を書き直す可能性と必要性があるという見方である。この視座では、ジェンダーが民族と人種、階級などととも社会関係を構成するために欠かせない要素であることが表明されている。また、歴史的に様々な社会関係が構築される際に「男女の性の相違」が問題なのではなく、「性別の機能、男女間の権力関係」が問題であるという点を指摘している。すなわち、性別が分離され序列化された背景や過程に問いを投げかけるという概念である。したがって、ジェンダー史は、女性の固有性の発見・発掘、もしくはその実態の解明にとどまらず、ジェンダーがどのように構築されたかに注目する。すなわち、男性・女性という性別区分がされる際に、「序列化」が存在したという点に注目し、さらにその序列が構築された過程にどのような働きがあったかなどを分析するものである。これは生物学的な性差を探るのではなく、性において違いをもたらした過程、その違いをめぐる社会的・政治的な原因、また性差をめぐる言説を研究することである。こうした視座の取り入れとともに、当時の「男性の職業領域」だといえる飛行士という特殊な職業を持っていた二人の女性に対し、朝鮮社会はどのように反応し、どのような言説作りを試みたかについて注目する。こうした観点からは、朝鮮人女性飛行士が「女性でありながら先駆的な職業に携わっていた」という女性人物の成果や実績を高く評価する傾向の先行研究を踏まえ、さらに当時の女性飛行士に付けられた修飾や言説を分析することで、当時の朝鮮社会のジェンダー規範まで見えてくると考えられる。

また、ジェンダーという軸とともに朝鮮人女性飛行士をめぐる論議が行われる際に、そこに「民族」と「近代」の概念がどのように含まれ、影響し合っ（もしくは競い合っ）いたかについて追跡する。このように女性飛行士を手掛かりにする本研究は、植民地期朝鮮社会における女性の近代経験や、彼女たちが社会的に果たした役割と意義もさることながら、朝鮮の社会像を浮かび上がらせることによって、植民地期の朝鮮社会における複雑性を理解するのに有用な見方を提示することができる。

朝鮮人女性飛行士は、植民地期朝鮮と日本の狭間でいかなる経験をしていたのだろうか。また、彼女たちを巡りいかなる言説が現れ、またその言説はいかなる社会状況と結びついていたのであろうか。さらに、彼女たちを通して現れる近代的経験、ナショナリズムとジェンダーの特徴はいかなる意味を持っており、彼女たちが当時の社会へもたらした意義はいかなるものであつたらうか。こうした問いに答えていくことが本論文の目的である。

⁴⁷ 韓国で「植民地的近代性論」が登場する以前の研究視座である、植民地収奪論と植民地近代化論においては、「近代」はやり遂げないとならないものとして前提されている。

⁴⁸ ジョン・スコットはジェンダーを歴史分析の有用な範疇であることを提案することで、ジェンダー史研究に理論的な土台を提供した。彼女によると、ジェンダーは身体的な性差による固定不変な概念ではなく、社会的、文化的な構成物である。したがって、ジェンダーには権力が関わっており、これを通して権力が明確にされる側面もある。また、ジョン・スコットはジェンダーを歴史化することを主張する。

第3節 論文の構成

本論文は、第1-4章（第1部）と第5-8章（第2部）の8章から構成されている。第1章、第2章を除き、第3章から8章までは、2章ずつ朴敬元と李貞喜を扱う章が平行する形で構成されている。第1部は現在まであまり知られていなかった女性飛行士の活動に焦点を当てることを目的としている。朝鮮の女性の地位をめぐる環境、航空界の発展という側面を朝鮮人女性飛行士が登場した背景として抑えた上で、朝鮮人女性飛行士の半生を検討する。

第1章では、女性飛行士の登場背景として植民地期朝鮮における女性の地位の変化と近代的な女性の出現について検討する。朝鮮で19世紀末に女性の地位に関する新たな認識が現れたが、女性飛行士が登場する1920年代までの間にどのような変化を遂げたかを探るため、まず第1節では「外」からの目を見た伝統的な朝鮮人女性の様子について外国人たちの見聞記から探る。また、第2節では、朝鮮内で、女性の地位に関する問題意識がどのような背景で誰を中心に生まれてきたかという点について考察し、その言説的特性を描く。第3節では、1920年第前後から現れた新女性、モダンガール、職業婦人といった「近代的な女性」の概念について述べ、さらに女性自らの自覚について論じたい。

第2章では、朝鮮の航空界を取り巻く状況について検討していきたい。第1節では、まず19世紀初頭世界的に飛行機が登場し始めた頃、朝鮮で飛行機がどのように紹介、受容されていたかについて論じる。当初海外における飛行機をめぐる状況が朝鮮に紹介される過程で、飛行機はどのように説明されていたかに注目し、そこから芽生えてきた朝鮮社会の飛行機への関心はいかなるものであったかを示したい。第2節では朝鮮で、実際の飛行機が人々に認識されていく過程に焦点を当てるが、その過程における政治的な状況、すなわち日韓併合が朝鮮社会にどのような変化をもたらし、それに伴って日本の航空界と朝鮮の航空界が結びついていく過程に関して、社会的政治的な状況とともに考察する。そして、こうした朝鮮の航空界が背景となって朝鮮人飛行士たちが登場したこと、またそれぞれの飛行士たちについて限定的ながら言及したい。

第3章と第4章では、まず二人の女性飛行士朴敬元、李貞喜にそれぞれ焦点を当て、彼女たちの基本的な情報と経験についておさえておきたい。具体的には彼女たちの成長過程、学歴、飛行士になった背景、そして飛行士やその他の活動について紹介する。その際に女性の近代経験という面にとりわけ注目したい。第3章では朴敬元を取り上げ、先行研究における家族関係や学歴に関する情報とともに、当時の新聞および死後に綴られた追悼録に記された彼女の活動について記述する。第4章の李貞喜の場合は、当時の新聞や彼女自らが残した雑誌記事における情報を集めて、彼女の基本的な情報と女学校時代の経験、飛行士になっていく過程、また舞踊家、運転手といったその他の職業の経験について探る。その際に、その様々な職業経験の背景にある社会的状況について合わせて述べることにしたい。

第2部では、第1部での考察を踏まえて、朝鮮人女性飛行士が個人の経験のみならず社会との関係のなかで生まれたこと、また逆に彼女たちが社会の近代経験に影響したことを証明していきたい。そのため、朝鮮人女性飛行士をめぐる言説がメディアでいかに語られたか、また表象とは区分される彼女たちのアイデンティティと実践について注目していきたい。

第5章と6章では女性飛行士に対する朝鮮社会の視線に着目し、女性飛行士をめぐる社会的表象や言説の特徴についてナショナリズムとジェンダーの観点で考察する。まず、第5章では、朴敬元の表象を分析することを通して、彼女が一個人から「朝鮮人女性飛行士」として捉えられていく過程を追い、そこに現れた民族的、ジェンダー的言説の特徴を見極めていきたい。また、日本における朴敬元やその他の女性飛行士の表象、日本人女性飛行士あるいは男性飛行士たちが朝鮮内で論じられる際の特性との比較を通して、朝鮮の朴敬元をめぐる言説の特徴と意味を見出すことを試みたい。また、第6章では、李貞喜の飛行士としての活動およびその他の経験をする際の表象に注目し、その両方に現れている民族的、ジェンダー的言説の差異を探る。特に李貞喜の活動をめぐり、飛行士として「機能できる」場合と、そうではなかった場合にそれぞれ注目することで、女性飛行士をめぐる朝鮮内の言説の特徴を浮かび上がらせたい。第5章と6章では、こうした女性飛行士の表象や言説を様々な比較を通して考察することで、朝鮮人女性飛行士たちが持つ多様な姿と二人をめぐる朝鮮社会のまなざしを探ることができると考えられる。さらに、これにより当時の朝鮮社会のナショナリズムやジェンダー規範を理解し、そこにおける朝鮮人女性飛行士たちの立ち位置を考えることが可能になるだろう。

第7章と第8章では、主に女性飛行士たち自身によって書かれた文章を検討素材としてとりあげる。第7章では、朴敬元が書いた三編の日本語の文章を考察したい。朴敬元の書いた文章には、飛行機に乗るといふのはいかなる経験であったかという点、そして文章を通して彼女は社会にどのような呼びかけをしていたのかという点が示される。第8章では、主に李貞喜が朝鮮発行雑誌に寄せた文章やインタビュー記事を手掛かりとする。そこからは、李貞喜の個人の経験や状況のみならず、朝鮮の一人の職業婦人自らが見た社会のジェンダー規範、またそれに対する気持ち（不満などを含む）を見出すことができる。それぞれの文章の形式、書かれた目的を分析した上で、そこに現れている李貞喜の考えをジェンダーの視点から解釈し、こうした彼女の文章（そこに現れている行動）による社会的な意義はいかなるものであったかを示していきたい。また、二人の女性飛行士の文章には、ある女性像が現れている。それは、彼女たち自らが作り出したという意味で、彼女たちが描く女性像、つまり「自画像」でもある。多くの先行研究で述べられているように、単に「初期の飛行士であった」という点でその近代性が強調され、女性史のなかで評価されるだけではなく、彼女たちが残した「自画像」の詳細を分析することで、二人の女性飛行士が持つ社会的な意義を提示していきたい。

終章においては、以上の各章の内容を改めてまとめた上で、本論文全体を通して見えてくる問題について検討する。そこで、朝鮮人女性飛行士は、個人の努力や欲望のみならず朝鮮社会との関係性を帯びつつ現れた存在である点を示し、単に「先駆的」、「親日」、「愛国」などで修飾するのではなく、多様な姿を持った存在であったという点を指摘することで、新しい女性飛行士像を提示する。それとともに、独立後韓国社会での朝鮮人女性飛行士たちの活動、またはそれが社会で取り上げられていく過程を述べる。その上で、現在韓国社会において朝鮮人女性飛行士という歴史的存在と彼女らをめぐる歴史的問題とが交差するなかで、その議論はナショナリズムの肯定、否定が主な論点になっている現状に言及し、こうした見方を再考する余地があるという意見を提示する。

第1部 朝鮮人女性飛行士の登場背景と半生

第1部では、二人の朝鮮人女性飛行士が現れた背景とその半生に注目したい。まず、朝鮮で女性飛行士が登場した背景として、朝鮮の女性をめぐる社会的な状況および航空界の状況について考察したい。朝鮮人女性飛行士はその言葉通り朝鮮における「女性」であり「飛行士」である。すなわち、当時の女性、そして飛行機をめぐる諸環境を背景に登場したといえよう。そのため、それぞれをめぐる背景について見ておく必要があるだろう。

まず、第1章では、19世紀末から1930年代にかけて朝鮮の女性の地位にいかなる変化が起きたかについて考察をしたい。20世紀に入り朝鮮では近代化の流れとともに「近代的な女性」が現れ、女性のライフスタイルにも大きな変化が起きたことは今までの多くの研究者によって明らかになっている。ここでは、朝鮮人女性飛行士の登場が近代的な女性の出現という流れのなかにあったことを前提とし、朝鮮で近代的な女性が登場した背景およびその女性像について考察したい。これによって、朝鮮の近代的な女性が持つ性格を究明することとともに、朝鮮人女性飛行士という名称における「朝鮮人女性」が持つ意味と意義を論じて行くことが可能になると考える。

次に、第2章では、植民地朝鮮における航空界の状況について検討したい。この時期飛行士になった二人の女性を考察するためには、日本の「飛行機操縦士免許」の詳細やそれをめぐる日本の航空発展の状況について見る必要がある。他方、日韓併合以前の朝鮮における飛行機に関する状況はいかなるものであったかにも注目したい。世界で動力付き飛行機が登場した頃、朝鮮では飛行機がどのように紹介され受容されていたのだろうか。そして、1910年日韓併合の後、日本における航空界の発展と朝鮮の航空への関心がどのように接点を持つようになったかについて注目し、それがさらに朝鮮の飛行機をめぐる状況に及ぼした影響について考察したい。

こうした朝鮮の女性と航空界を取り巻く状況を踏まえた上で、第3章と第4章では二人の朝鮮人女性飛行士の半生について論じる。その際に女性の近代経験という側面に焦点を当てたい。彼女たちが朝鮮人女性飛行士であったということは、朝鮮の伝統的な女性に求められていた姿とは異なる行動を見せており、帝国日本と植民地朝鮮の狭間で、飛行機に代表される近代の先端に接していたことを意味している。また、朝鮮人女性飛行士たちを通して、朝鮮における女性の経験を垣間見ることができ、当時における女性の近代、植民地経験とはいかなるものなのかを示すことができると考えられる。第1部では、朝鮮人女性飛行士の活動が当時のジェンダー規範に対するいかなる挑戦であり、彼女たちがいかに植民地的近代を表す存在であるかについて理解し、今まで注目されてこなかった二人を歴史のなかに取り戻すことが期待できる。

第1章 女性をめぐる朝鮮の社会的な状況

はじめに

朝鮮王朝は、600年という長い歴史を持っており、600年を通じた女性の社会的な状況を一概に述べることはできないかもしれない。だが、少なくとも朝鮮王朝の後期には、女性の社会的な地位は決して高いものではなかった¹。ところが、1920年代から1930年にかけて、朝鮮は日本による植民地支配のもとで資本主義が本格的にもたらされ、様々な変化を迎えた時期である。この時期朝鮮では、京城などを中心に都市化が進み人々の生活にも近代の要素が見受けられるようになった²。こうした中、女性のライフスタイルにも大きな変化が起きた。特に社会活動をする女性たちが現れたが、以前の女性の生き方とは異なるという点で、社会の注目を浴びていた。いわゆる近代的な女性が出現したのである。近代的な女性の数は少なかったものの、女性が家から出ることが許されなかった状態から職業を持つことになったという点で、短い間に女性をめぐる社会的な環境に大きな変化が起きたことを意味する。

本章では19世紀末の朝鮮における伝統的な女性の姿から、近代的な女性像が現れるまで、朝鮮の女性をめぐる社会的な環境やその変化を追跡することにしたい。まず、19世紀末の朝鮮人女性の様子を、朝鮮を訪れた外国人の視点から確認することで、朝鮮の伝統的な女性の日常を垣間見ることができると考えられる。次に、朝鮮に現れ始めた女性の地位に関する議論について注目し、伝統的な女性像に対して朝鮮内でどのような認識の変化が芽生えてきたかについて見てみたい。特に女性教育の必要性が認識されるようになった過程を踏まえ、1920年代半ばから1930年代にかけて、教育を受けた女性を中心として現れた近代的な女性像に注目する。また、近代的な女性を指す「新女性」、「モダンガール」、「職業婦人」などの概念や、それに対する社会的まなざしについて見ておくことで、今後考察する女性飛行士が持つ近代的な女性としての様々な側面に対する理解が深まると考えられる。

第1節 朝鮮の伝統的な女性-19世紀末に外国人がみた朝鮮の女性像

本節では朝鮮の伝統的な女性像を見るために、外国人の目から見た朝鮮人女性の様子をおさえておきたい。イギリスの女流旅行家イザベラ・バード³は1894年に朝鮮を訪れた際に見た朝鮮人女性について次のように述べている。

朝鮮の女性たちは常にくびきをかけられている。そして劣等であることを当然の宿命のように受け入れているのである。結婚に情愛を求めてはおらず、しきたりを破るといふ考えなどおそらく頭に浮かびもしないのではなからうか。一般の朝鮮の女性たちは姑のルールにおとなしく従う。反抗して怒りや醜聞といった事態を招けば、庶民階級の女の場合、厳しく打ち据えられており [.....]⁴

19世紀末の外国人女性が見た朝鮮の女性は「劣等」で「くびきをかけられている」存在として描かれていた。また外国人女性には、朝鮮人女性の暮らしが「差別」されているように見えたが、「しきたりを破るといふ考えなどおそらく頭に浮かびもしない」というように、朝鮮人

¹ 金斗憲『朝鮮家族制度研究』乙酉文化社、1949年、p. 407。

² ここでいう「近代」の意味はとは狭い意味で、1930年前後に現れた西洋文物の受容、また都市化などを意味する。

³ Isabella Lucy Bird (1931-1904) : イギリスの女流旅行作家。イギリス王立地理学会特別会員。世界の広範な地域を旅行し、旅行記を出版した。1878年には日本を旅行し『日本奥地紀行』を残した。朝鮮へは、モンゴロイドの特性調査の一環として、1894年から1897年の間に4回訪れた。その後1897年『朝鮮紀行: 英国婦人の見た李朝末期』として旅行記を出版した。

⁴ イザベラ・バード著(時岡敬子訳)『朝鮮紀行: 英国婦人の見た李朝末期』講談社、1998年、p. 156。

女性たちはこうした状況を自然なものと捉えていたように映っている。庶民の女性の場合には「反抗」を試みることは、根本的に遮断されたようにも見える。同様の観察を残しているのは、イザベラ・バードだけではなく、オーストリアの旅行家ヘッセ=ヴァルテッグ⁵は 1894 年長崎から釜山へ、そこから濟物浦（仁川）、さらにソウルに続く旅行の途中で見かけた朝鮮人に対する印象を次のように残している⁶。

朝の早い時間や午後、または夕方に狭い路地を回ってみたが、私は男子が仕事をするのを一度も見たことがない。彼らは家の中または家の前にしゃがみ込んで、小さい中国式パイプを啜って怠けている。または、路地の真ん中にたむろして遊んだり眠ったりしていた。一方で、**小柄で醜くて苦勞のせいで瘦せた女性たち**には全ての家事が任せられ、料理も洗濯もしていた。全ての労働は女性の役割だ。ここから、**女性を尊重しない民族であるからこそ文化水準が低いという事実が証明される。朝鮮の女性たちは、荷物を運ぶ動物より高い地位を持つ存在ではない。**男性はいわゆる奴隷を持つため女性と結婚する。**女性たちは名前もない。彼女たちは居ないような存在として扱われ**〔……〕⁷

ヘッセ=ヴァルテッグは自ら見た朝鮮人の生活に対して、率直に驚きを表明している。そのなかでも、彼の目に映った庶民の女性たちは「**小柄で醜くて苦勞のせいで瘦せた**」姿で、誰からも尊重されない存在であった。彼の表現を借りると、朝鮮で女性の地位は動物よりも低く、男性の奴隷のような存在であった。一方で、朝鮮人男性は労働というものは全然せずに、のんびりと時間を過ごす「怠けもの」として描かれている⁸。怠け者である朝鮮人男性の奴隷を務める朝鮮人女性たちは、外国人の見解では「非常に低い」ところに位置付けられた存在として描かれていた。

さらに、ヘッセ=ヴァルテッグは朝鮮人女性が男性と一緒にいることを見たことがないという「不思議な」状況について語っている⁹。彼は、せっかく見かけた「女の子たち」が、実はデンギモリ¹⁰をした未婚男性であったこと¹¹、また「本物の」朝鮮の女性たちは、男性である自分を見るそばから家の中へ隠れてしまうという「残念な」経験についても述べている¹²。彼のこうした経験は、朝鮮における「内外」という習慣によってもたらされたものであり、それに対する正確な観察の結果であった。「内外」とは、儒教の五輪にある「夫婦有別¹³」の概念で、妻（内）と夫（外）は、その生活の空間、そして任された仕事という面で各々区別があることを意味する。従って、朝鮮を一時期訪れた外国人が、男性と女性が一緒にいる空間にいることを目にする機

⁵ Ernst von Hesse-Wartegg (1851-1918) : 1854 年生まれて 1918 年に他界した貴族出身の旅行家。ヨーロッパだけでなく全世界を歩き回った。1894 年に朝鮮旅行を始める。

；エルンスト・フォン・ヘッセ=ヴァルテッグ（ジョン・ヒョンキュ訳）『조선, 1894 년 여름 : 오스트리아인 헤세-바르텍의 여행기』 책과함께, 2012 年。

⁷ ヘッセ=ヴァルテッグ、前掲書、pp. 86-87。

⁸ 彼は、朝鮮人男性が「怠け」ていることに対し、彼らが生活維持費より多く稼ぐ場合、官僚たちに奪われることになるためであるという「正当」な論理を付与していた。；ヘッセ=ヴァルテッグ、前掲書、p. 28。

⁹ 「一方で、朝鮮で女性が暇に過ごしていることを見たことはなく、男性と一緒にいることも見たことがない」；ヘッセ=ヴァルテッグ、p. 207。

¹⁰ 髪の毛一つに編んで長く垂らすヘアスタイル。朝鮮では未婚の女性だけではなく、男性も用いた。

¹¹ ヘッセ=ヴァルテッグ、前掲書、p. 202。

¹² ヘッセ=ヴァルテッグ、前掲書、p. 29。

¹³ 「夫婦有別」に表れている女性問題に関して、その解釈は様々である。正当儒学者たちは、五輪は平等の倫理であり、夫婦有別とは女性差別ではなく男女の区別であると主張している。一方、韓国の家族法改正を主導した女性界指導者たちは、男女差別であると捉えている。；カン・スックジャ「유교사상에 나타난 여성에 대한 이해」『한국東洋政治思想史研究 3 (2)』韓国東洋政治思想史学会、2004 年 9 月、p. 8。

会は極めて少なかつたろう。さらに、ヘッセ=ヴァルテッグは上流階級の女性の「内外」や教育に関しても次のように述べている。

上流階級の子供たちは、8歳または10歳になると、息子と娘が徹底的に区分される。
〔……〕女の子たちは男性の前に姿を現すことは名誉を傷つけることであるという教育を受ける。これによって、朝鮮で家族とともに生きる生活は不可能である¹⁴。

彼は上流階級において「内外」がより徹底的に守られていることを看破していた。また、これは単に空間の分離と差別だけではなく「女の子たちは男性の前に姿を現すことは名誉を傷つけること」というように、女性の性道徳に繋がる問題であることも見抜いていた。また兄弟の間でも男女は区分されるため、朝鮮の家族は「正常ではない家族」のように映っていたのである。続けて彼はこう述べる。

身分の高い家のお嬢さんが結婚するのに達した年齢になると、親戚〔の男性〕でさえ近くて会うことができず、ただ兄弟だけが、顔を合わせて話をするができる。結婚後には、夫を除くどんな男性も接近することができない。嫁入りした女性は、つまり自分の家で監禁されるという状況になるのである¹⁵。

未婚の女性は親戚であっても男性の前に姿を現すことが禁忌とされただけではなく、結婚後の女性の生活は「監禁」と同様の状況であることを記している。そして、朝鮮の女性は名前も持たず、一生誰々の娘、嫁、母と呼ばれ¹⁶、人格や個性を持たないような存在として捉えられている。彼は朝鮮の女性に対し、「しばらくの間男性の『玩具』であるが、のちに『奴隷』に転落する存在である¹⁷」と、その階級を問わず朝鮮の女性を同じ枠組みに入れ、他者化しているように見える。しかし、外国人の目に映った朝鮮の生活上は「内外」「男女七歳不同席¹⁸」「三従之道¹⁹」のような儒教的な価値観に関する的確な観察であった。また、朝鮮で女性たちはこうした儒教的な価値観から自由ではなかった。そして、儒教的な価値観は女性に自我を発揮することや欲望を表出する機会さえ与えないという「結果」を生み出していた。これらは、さらに女性にだけ適用される性的規範にまで繋がっていたのである。

19世紀末に朝鮮を訪れた外国人の視線は、自国の文化をもって他国の文明度を計る態度ではあったが、朝鮮にある「男女の区別」を「朝鮮的な」と捉えられていた。「女性を尊重しない民族であるからこそ文化水準が低いという事実が証明される」という一節からは、朝鮮の風習が「女性尊重が欠如」しているように見えていたこと、そしていかに野蛮で不可解に映っていたかが伝わってくる。このように女性の地位を以て「文明/野蛮」と判断する事態がなぜ起きたかと問うならば、朝鮮における儒教的な価値観の存在を看過し、彼らの目に映った「結果」だけを朝鮮の野蛮に結びつけて考えようとする態度がすでに存在していたからだと答えられる

¹⁴ ヘッセ=ヴァルテッグ、前掲書、p. 204。

¹⁵ ヘッセ=ヴァルテッグ、前掲書、p. 205。

¹⁶ 「誰々の娘、または誰々の姉妹と呼ばれている。結婚後はこの名さえなくなってしまう。嫁入り先の地方や地域の名が直ちに女性たちの名前になり、親もそのように呼ぶ。子どもができた後は、誰々の母親と呼ばれる。」ヘッセ=ヴァルテッグ、前掲書、p. 211。

¹⁷ ヘッセ=ヴァルテッグ、前掲書、p. 204。

¹⁸ 儒教の教えに従い、七歳になれば男女が同席をしてはいけないということを意味する。つまり、男女の空間を厳格に区別すべきであることを示す。；伊藤丑人他監修『朝鮮を知る事典』平凡社、2000年における「家族」(p. 41)、「女性」(p. 203)の項目参照。

¹⁹ 女性が従うべき三つの道理の意味で。結婚する前には父に、結婚した後は夫に、夫かの死後は息子に従うことを示す。つまり、3人の男性に従うという意味である。；同上。

だろう。また、朝鮮で女性を取り巻く環境は、西洋人によって他者化された言説的な部分もあるが、実際に朝鮮内で強く働いている儒教によるジェンダー規範によって構築されたものでもあった。言い換えれば「外」の目から見た朝鮮人女性の現状は、決して「外」の視線にとどまらず、従来の朝鮮人女性の「日常」でもあったといえよう。しかし、近代化、西洋化が求められていた朝鮮において、こうした女性の生き方は一部の朝鮮人によって「問題」や「悪習」と捉えられていた。さて、朝鮮人女性の「日常」が改善すべき問題とされるようになった背景には、どのような社会的、歴史的要因があったのだろうか。次の節からは、こうした伝統的な女性像に対し、朝鮮内でいかなる疑問や議論が現れていたかについて見ていきたい。

第2節 「近代的な女性」の出現

(1) 朝鮮における女性の地位に関する議論、女性教育の必要性の台頭

朝鮮史において開化期²⁰として区別される時期、朝鮮社会内部でも西洋との比較を通して朝鮮の女性の地位に関する「疑問」が現れていた。当時の社会的な状況を見てみると、1876年開港した朝鮮に西洋の「文明」が流入し始めた。「文明の輸入」は、キリスト教の宣教師や開化派に代表される、早い時期から西洋の文物に接した一部の朝鮮の知識人を介し、多様な経路を経て行われていた。「近代化²¹」を求める社会的、文化的変化の中、女性が置かれた環境をめぐる議論も現れ、「内外」や女性の外出、また女性教育などが重要な話題として浮かび上がってきた。特に女性の活動範囲を家のなかに制限する内外の風俗を「悪習」として捉え、それを廃止することを求める主張においても開化派知識人は中心になっていた。

例えば、開化派人物の一人である兪吉濬^{ユ・ギルジュン}²²はアメリカやその他の西洋の国々を見た後に、欧米事情やそれに対する意見を述べた『西遊見聞²³』で、西洋の女性尊重を強調し「内外」を朝鮮的なものとして捉え批判的な見解を表した。

西洋人は、**女性が人間の社会において根本**であり、太陽のような存在〔大事な存在〕であると考えていると。もし女性たちの気質が柔らかくて弱すぎて、また学職が少ないとしたら、上で述べた二つの職分〔出産と育児〕を果たすことができないため、**内外する礼法はなく、彼女たちを幼い頃から教育する方法も設けている**。内外がない理由は、もし、一箇所に長くいながら外の空気を吸わないと病気になりやすく、病気があると彼女たちが生む子供の気血もよくないため早く死ぬ者が多く、もしその子は夭折することを免れても一生病を持っている者が多いためである。なので、**女性が、一生部屋のなかで過ごすことはしない**のである²⁴。

彼は、朝鮮の状況を西洋と比較しながら、朝鮮の風習に対し批判的な見解を見せている。これは前節で見てきた外国（西洋）の価値観による朝鮮批判と一致している。また、兪吉濬は、

²⁰ 主に、日朝修好条規が締結した1976年から日韓併合（1910年）以前までを指し、朝鮮が日本の植民地になる以前から、朝鮮人自らによって近代化が図られていたとされる。「開化期」「近代啓蒙期」「愛国啓蒙期」という名称があり、その名称に対する議論もあるが、本稿では今後開化期に統一して用いる。

²¹ この時期、近代化は西洋化を意味するものでもあった。

²² 兪吉濬（ユ・ギルジュン 1856年-1914年9月30日）：朝鮮、李朝末期の開化派の政治家。1881年には日本、1883年にはアメリカに留学した。甲申政変後の1885年に帰国し、開化派の一員とみなされて拘束されていた間に『西遊見聞』を著す。1894-1895年金弘集内閣の中心人物として甲午改革に携わる1896年2月、高宗のロシア公使館播遷（俄館播遷）に伴う金弘集内閣の崩壊によって日本に亡命した。1907年朝鮮に戻ってから在野人として愛国啓蒙運動を展開した。日韓併合後に男爵を授与されることになったが辞退した；姜在彦「兪吉濬」『日本史大事典6』平凡社、1994年、p. 954。

²³ 兪吉濬『西遊見聞』景仁文化社、1969年。なお、原文は1985年刊行された。

²⁴ 同上、p. 407。

女性をめぐる問題のなか、「内外」に焦点を合わせて論じている。女性の外出に関する議論は女性の「近代化」をめぐる一つの指標として考えられていたし、朝鮮の女性にとっては何よりも先決しなければならない問題として取り上げられていたのである。

また、徐載弼²⁵を中心に制作されていた『独立新聞』においても、女性の人間としての権利、女性教育に関する論説が繰り返し掲載されている²⁶。創刊されて間もない頃の1896年4月21日付の論説に、朝鮮の女性が差別されている状況が記されている。また、「男性と女性は平等」であるという考えと、次のように女性教育の必要性が示されている、

朝鮮の婦人たちも、次第に学問が高くなって知識が広がると、婦人の権利が男性と同じであることを知り、男性を制御する方法を知るだろう。そのため、我々は婦人方々に進めるが、どうか学問を高め、男性より行動のレベルを上げ、知識も広げ、婦人の権利を取り戻し、無理解な男性たちを教育することを願っている限りである²⁷。

女性たちに対し、女性の権利を高めるための方法として教育の必要性を訴えているのだが、教育を通じて自分の地位や権利を向上させるのはもちろん、朝鮮の男性を開化させることにも役立つという論理であった。3年後である1899年にも『独立新聞』には「今大韓の人々が女性を冷遇するのは、全て女性に学問が足りなためだ」と教育の必要性が強調されている²⁸。これらのように、開化派知識人たちは、女性教育、そして内外の廃止を通じた女性の地位向上を呼び掛けていた。

また、この時期女性の地位に関して重要な役割を果たしたのはキリスト教である。1880年代から朝鮮に紹介されたキリスト教が女性生活に与えた影響も少なくない。また、ここにも開化派知識人たちが関わっており、彼らは西洋の文物制度の受容のために、キリスト教を肯定的に受け入れようとする立場であった²⁹。

あなた方は、われわれのために、立派な仕事をたくさんすることができます。あなた方の国は、たいへん遠くにあるので、あなた方に利己的な意図があるものと疑われることはないでしょう。わが国民が必要としているのは、教育とキリスト教です。あなた方は、あなた方の宣教師や伝道学校を通して、わが国民を教育し向上させることができます。それは大きな援助作業であり、また非常に難しい事業ではありますが、あなた方の偉大な合衆国は、きっとこの仕事をなしとげることができるでしょう。あなた方の宣教師たちは、朝鮮で、すぐれた仕事をしてくれています。わが国の古来の宗教はその基盤が浅く、そしてキリスト教改宗への道は開かれています。キリスト教の教育者や労働者たちの多くが、この国のあらゆる部分に地位を占めなければなりません。わが国民には、立法による改革を試みるよりも前に、教育とキリスト教化が必要です。そこではじめて、

²⁵ 徐載弼（1864～1951）：1884年甲申政変に失敗した後、日本を経てアメリカに亡命したが、1894年甲午改革後赦免された。徐載弼は1895年12月末、中枢院顧問として朝鮮に入国する。また、『独立新聞』は、朝鮮人を啓蒙する目的で、1896年4月7日創刊されたが、3年余り後の1899年12月4日に廃刊した。；キム・ユウォン『100년 뒤에 다시 읽는 독립신문』景仁文化社、1999年、p. 19。

²⁶ 朴容玉「한말 여성운동의 특성과 여성의 사회진출」『國史館論叢 第83輯』國史編纂委員會、1999年6月、p. 105。

ただし、朴容玉の論考において『独立新聞』が女性の人間としての権利と自覚を求めたという意見には同意するが、「社会進出」を主張するまでには至ったという点には再考する余地があると考えられる。

²⁷ 『独立新聞』1896年4月21日。

²⁸ 『独立新聞』1899年5月31日。

²⁹ 李光麟「開化派의 改新教觀」『역사학보 66』歴史学会、1975年6月、p. 23。

われわれは、立憲政府を樹立し、そして将来、あなた方の国と同じように、自由で開化した国にきつとなるでしょう³⁰。

上記の引用文は、開化派の主役である朴泳孝が、あるアメリカ人に話したことであると伝わっている。ここからは、開化派知識人たちが、西洋の思想を取り入れるため、宣教師を積極的な手段として考えていた点が見て取れる。つまり、開化思想とキリスト教の宣教活動が相まって、朝鮮に来た宣教師たちは学校や医療を中心にした活動を広げていた。また、キリスト教とともに朝鮮に入ってきた西欧の自由主義思想、平等思想は、女子教育を通じて、女性の地位を高めようとする動きに影響を与えた。その結果、女性自らが人間としての権利とアイデンティティを認識することに繋がったのである³¹。また、キリスト教教育は、教育や医療などを通じた間接的な宣教を図ったため、伝統との摩擦を避けることも可能であった。そして、その生活が「家」に限定されていた女性たちに、学校へ、教会へ、社会へ行く機会を作ることで活動領域を広げ³²、女性を「外」に連れ出した。

また、女性教育に関する動きは、開化派人物とキリスト教の宣教師だけではなく「愛国啓蒙運動」にも現れていた。愛国啓蒙運動とは、1905年から日韓併合になるまでの間「開化自強派」によって展開された「民力開発、民族独立力量養成運動」を称する³³。開化自強派知識人たちは、朝鮮の国権が帝国主義の列強によって喪失される危機を迎えて、国力を養うための方法として教育が必要であると考えていた³⁴。国民の「実力養成」、「自強」を図る過程で、女性の役割も注目され、女性教育の必要性が主張された。未来の国民を養成する優秀な母である、つまり賢母良妻の概念は開化派の思想にも見られたが、愛国啓蒙運動にもその考えは繋がっていたのである。

例えば、1908年開化自強派の代表である張志淵³⁵によって編纂された『女性読本』においても女性教育における母としての女性の役割、そのための女性教育の必要性が次のように強調されている。

女子は国の百姓たる者の母になる人である。女子の教育が発達した後に、その子女が善良な人になることができる。それ故、教育が直ちに家庭教育を発達させ、国民の知識を導く模範になる³⁶。

この本は、母なる女性たちを教育することで国を自立させようという目的で、女性の啓蒙と教育のため編纂されたのである³⁷。この読本は、子供の教育に成功した女性たちの「母性」や「婦徳」という側面を強調することで、女性を教育しようとしていた³⁸。開化派知識人のみなら

³⁰ F.A.マッケンジー（渡部学訳）『朝鮮の悲劇』平凡社、1972年、pp.55-56。

³¹ 尹貞蘭『韓国 기독교 女性運動史』国学資料院、2003年、p.33。

³² 李培鎔「일제하 여성의 전문직 진출과 사회적 지위」『國史館論叢 第83輯』국사편찬위원회、1999年6月、p.174。

³³ 慎鏞廈「韓国近代史研究의 基本課題」『社会科学 20(0)』成均館大学校 社会科学研究所、1983年、pp.48-49。

³⁴ ノ・インファ「韓末開化自強派의 女性教育觀」『한국학보 8(2)』일지사、1982年、p.91。

³⁵ 張志淵（チャン・ジョン、1864～1921）；のちに親日的な論説を掲載したこともあるが、この時期は、日本の侵略に反対する「是日也放声大哭」を書くなど、開化派の人物が日本の影響を受けつつ改革を求めていることとは異なる性格を持っていた。

³⁶ 南崇山人、張志淵（ムン・ヘユン 編訳）『女性読本』도서출판경진、2012年、p.23。

（原典；張志淵『女子読本（上）』廣學書鋪、1908年）

³⁷ 同上、p.8-9。（編訳者解説）

³⁸ 洪良姫、前掲論文、p.163。

ず愛国啓蒙運動家にとっても、女性教育の目的は子供の教育を果たす母としての女性を作ることであり、また子供の教育は「国民の知識」に繋がり、それはさらに国の「富強」に繋がるものとして強調されていたのである。

このように女性の社会的な地位に関する社会的な認識の変化、女性教育に対する必要性は、朝鮮が置かれた様々な状況をめぐり、多様な階層の知識人や宣教師などによって要求されていた。だが、この時期の女性教育は、女性に新しい権利、つまり「社会における活動やそれによる地位」を付与するのではなく、出産、育児などの女性の伝統的な役割を「国」のなかで再編しようとするものであった。そのため、求められた女性の役割が家のなかで限定されていたのは、それ以前の状況と変わらない。ここには、男性中心的なジェンダー秩序のなかで生きる当時の知識人たちの「保守的な」考え方が現れている。また、既存の考え方を超えて思考することがいかに難しかったかという点も示されている。

この時期、朝鮮の知識人たちによってなされた女性の地位に関する論議には、決して限界がなかったとはいえない。しかし、ここであらかじめ注目したいのは、朝鮮でも各層の知識人によって西洋との比較、または自己反省を通して「内外」などの慣習に対する問題意識が現れていた点である。問題解決の過程において、その目的は女性の社会活動とは関係がなかったものの、女性の外出と教育に関する必要性を取り上げていた点では重要な出来事である。こうした動きを通して女性の視野を「家から外へ」と移動させた点で、女性のあり方に関する注目すべき変化であったと考えられる。

(2) 近代的な女性たち-新女性、モダンガール、職業婦人

上記で見たように、朝鮮で近代の流れは女性を家から外に連れ出した。この時期女性たちが家という空間を越えようとした試みは、素朴な希望であったと同時に「革命的な」ことであった。また、家の外に出るということは、女性たちにとって、次の挑戦をするために先決すべき課題でもあった。当初、女性の地位を高めるために女性教育が主張されていたが、その目的は女性「本来の」役割を果たすことに帰結していた。もしかすると、当時の社会が求めていた女性教育の目的と教育された女性に付与した役割は、朝鮮の開化、もしくは富国強兵に繋がる範囲で、従来のジェンダー規範のなかで限定されていたのかも知れない。ところが、家を出ることができるようになり、女性教育を通して自らの立場を認識し始めた女性たちは、さらなる欲望を持つようになる。娘、妻、母など男性に従属された呼び方で定義されていた女性たちは、独立した主体として、個人として社会的な地位を獲得することを求めるようになった。また、1920年代には女性教育の効果が次第に広がり、伝統的な女性像とは異なる「近代的な女性」たちが出現する。概ね新女性、モダンガール、職業婦人として現れた女性像である。次に各女性像の登場背景と特徴を述べていきたい。

「新女性」

植民地期初期、新女性に代表される、伝統的な女性像とは区別される女性たちが現れた。当初新女性とは、1910年頃から1920年代初期に現れた、羅蕙錫（1896～1948?年）、^{ナ・ヘンク}金一葉（1896～1971年）など、日本に留学した女性知識人を指す用語であった³⁹。彼女たちは、学んだ知識や近代的な経験をもとに「新しい」ライフスタイルを実践し、文明を表すシンボルとなっていた。一方で、既存の儒教的な価値観に「抵抗」したことで、波乱の多い人生を送ったケースも多く、家父長的な秩序に変化をもたらす存在として議論の的になっていた。新女性をめぐ

³⁹ キム・キョンイル『신여성, 개념과 역사』푸른역사, 2016年, p. 47.

る議論は豊富で、長い期間持続していた⁴⁰。また、新女性に対する関心が高かったのは、新女性自体が珍しい「見世物」としての側面を持っていた点を指摘できよう。彼女たちへの関心は、伝統的な女性の姿とは異なるライフスタイル、考え方、外見など、様々な面において人々の「新しいもの」に対する興味として現れていた。

新女性という用語は、当初の女性留学生を指す言葉から、次第に拡張され、近代とともに現れた女性一般を指すようになる。しかしながら新女性の概念は当時もその定義は容易ではなかったようで、どのような基準で概念化するかによって異なる定義ができ、幅広い女性像を含めていた。そのため新女性に対する多様なまなざしが存在していた。

新女性に対する「憧れ」のまなざしも存在していた。例えば、植民地期に生まれ、独立前に少女時代を過ごした韓国の作家朴婉緒の自伝的な小説『母さんの杭 (엄마의 말뚝)』における「お母さん」は、まだ新女性とは何であるかを知らない幼い娘に「たくさん勉強して、世の中の道理をなんでも分かっていて、自分が決めたことは好きなようにできる女子⁴¹」であると、新女性を定義している。当時の旧女性ともいえる「お母さん」の目に映った新女性は、「行動力を持って欲望を実践」する存在としてみなされていたのである。前近代社会で自らの意思で行動する機会が極めて少なく、家父長的な家族のなかで男性に従属していた伝統的な女性像とは異なる新女性の「新しい」側面は、「意思と行動力」に代表され、憧れの対象にもなっていたのであろう。

他方、男性を中心に構築されてきた社会の視線から見ると、新女性の行動は、女性の「本分」から離れることであり、ジェンダー秩序を崩すような行為として見なされていた。そこには女性教育に求められた役割と、それを超えて独立した主体としての自分を表そうとする女性たちの間において、ギャップが生じていたからであろう。つまり、個人の自我を実現しようとし、また自由恋愛や結婚などを求める新女性のあり方は、社会が教育された女性に求めていたあり方とは裏腹であった。また、女性の「根本的な」役割を果たすことを「否定」するようにも見える彼女たちには、批判的な視線が寄せられていた。こうした視線とともに新女性は「悪い」女性として意味化されるようになっていく⁴²。また、新女性の「悪い」側面やそれに対する批判は、少し後の時期に現れたもう一つの近代的な女性像「モダンガール」に集中された。

「モダンガール」

モダンガールは、京城を中心とした消費、流行の中心に存在していた。朝鮮でモダンガールという用語が初めて登場したのは、1925年の雑誌『新女性』であるという⁴³。「最近の新女性の長所と短所-旧式女性と違う点」というタイトルの記事の一部を下記に引用したい。

それより重要な長所は、現代の女性たちは理知に卓越しているのと同時に、意志の力があることである。[.....]「モダンガール」の短所は、何よりも、虚華浮薄している点にある。卓越した理知はあり、強い意志の力はある。しかし、彼らは、虚華浮薄な分子をたくさん持っている。ここで現代の女性といえは、現代の学校を経てきた女性、いわば都会で成長した女性を指すことは当然である。それくらい都会の空気に接触したため、

⁴⁰ キム・スジン『신여성, 근대의 과잉』소명출판사, 2009年, p. 20.

⁴¹ 朴婉緒「박완서 베스트 컬렉션 엄마의 말뚝」세계사, 2007年, p. 42.

⁴² こうした批判においては、1930年代近代の霧囲気のなかでモダニティ批判が全面化されたことと関係があるだろう；洪良姫「현모양처의 상징, 신사임당: 식민지시기 신사임당의 재현과 젠더 정치학」『史学研究』2016年6月, p. 169.

⁴³ キム・スジン、前掲書、p. 279.

都会文明の鉛毒を受けている。現代の女性は華美なことを要求し、ひどい場合は、それを手に入れるために手段と方法を気にしないくらい墮落しているのは〔……〕⁴⁴。

まず、上記の文章ではモダンガールは虚華浮薄で墮落した存在として表されている。また、新女性、現代の女性、モダンガールという名称が混沌として使われている。当初、モダンガールは新女性から派生した意味であるが、はっきりと区別できる概念として登場したわけではなかった。新女性という言葉が定着し、それに対する議論も増えた 1920 年代半ば頃から、朝鮮では「モダンガール」という外来語が「さらに新しく」登場したと指摘できよう。一方、日本でモダンガールは、一般に関東大震災以降の 1920 年代から 30 年代にかけて、都市文化の形成とともに目立つようになった洋装と短髪の女性を指す用語であった。モダンガールは 1920 年代に現れた世界共通の現象であるが⁴⁵、朝鮮では少し時間差をおいて、1920 年代半ば頃から現れたのであった。また、朝鮮でモダンガールという言葉が新女性とは区別されて、より一般的に使われるようになったのは 1927 年頃だと考えられる。1927 年 3 月 31 日 『朝鮮日報』に「最近だんだん現れるモダンガールとは⁴⁶」という記事において、「最近、『モダンガール』という言葉がかなり流行しているようだ。新聞雑誌に書かれたり、あるいは、新女性たちの口で叫ばれたりしている」という直接的な言及や、当年 10 月に『モダンガール』というタイトルの戯曲が『朝鮮日報』の学生文芸欄に 5 回の連載で載せられたことから⁴⁷、その流行ぶりが見て取れる⁴⁸。

ここでは 1927 年末の雑誌『別乾坤』に乗せられた記事「モダンボーイ、モダンガール特集⁴⁹」を取り上げてみよう。当時期、モダンボーイ、モダンガールは両方存在していたが、その「モダン」の中心にあったのはモダンボーイではなく断然モダンガールであった。この記事においてモダンガールの外見は、蠱惑的な色の服装、先がレースで囲まれた遥かに長いシルクストッキング、昔の芸術家のようなカット（短髪）、ハイヒール、赤い口紅や、卵型の美人形の顔などに特徴づけられている⁵⁰。モダンガールの外見や身体は、男性の視線によって美的な評価の対象、あるいは、性的好奇心が呼び起こされるような存在として描かれていた。また、書き手はモダンガールたちが自らの力で「遊蕩しながら豪華」な生活を維持することは「難しい」ため、それを可能にする目的で、遊女、売淫生活をする場合が多いとして、性的道徳の欠如した存在であると決めつけている。また、同じ特集における他の書き手は、モダンガールを「『解放された』現代的な女性」と定義し、さらに二つに分けて論じている。第一、「『矛盾』を入れ込めたゴム袋」と比喻した「表」だけのモダンガールと、第二、「男性と平等な位置で、男子と同様の条件で生活」するモダンガールの二つの意味を見出している⁵¹。まず、前者については「何も新しいものを持っておらず、外見で人々を興奮させる美を持っているだけで、また批評は好むが何も創作というのはできず、本を見るふりをするだけで良い本は読まず、独身生活を

⁴⁴ 金基鎮「요새 新女性の 長所와 短所-구식녀자와 달른덤」『新女性 3 (6)』1925 年 6 月、pp. 38-39。

⁴⁵ 海野弘『モダンガールの肖像』文化出版局、1985 年。海野はモダンガールが 1920 世界共通の現象であったと捉え、都市文化の主体的表現者であった個々の女性に注目している。

⁴⁶ 「근래에 차차 생기는 『모던걸』이란?」『朝鮮日報』1927 年 3 月 31 日、1927 年 4 月 1 日。（2回連載）

⁴⁷ 崔活「学生文芸-모-던 걸-이-모-던 걸-이 (全一幕)」『朝鮮日報』1927 年 10 月 14~16、19、21 日。（5回連載）

⁴⁸ キム・スジンは、「モダン」という用語が 1927 年頃からメディアにおいて頻繁に登場するようになったこと、また、モダンという言葉は、既存のものを置き換える接頭語として広く使われた現象が朝鮮にも起きたことを指摘している。；キム・スジン、前掲書、pp. 281-282。

⁴⁹ 「모-던 걸-모-던 뽀-이 大論評」『別乾坤』1927 年 12 月、pp. 112-120。

⁵⁰ 朴英熙「有産者社会의 所謂 『近代女』 『近代男』 의 特徴-모-던 걸-모-던 뽀-이 大論評」『別乾坤』1927 年 12 月、p. 115。

⁵¹ 城西人「現代的 (모-던) 處女-모-던 걸-모-던 뽀-이 大論評」『別乾坤』1927 年 12 月、pp. 117-118。

主張しながら裏では男性と気軽に付き合い、さらに妊娠調節や産児制限などを主張するが結婚したらすぐにお腹が大きくなる〔＝妊娠する〕⁵²と皮肉な言い方をしている。一方で、後者については、「彼女らはすべての古いことから解放され、新しい創造の途中にいる。彼女たちは、男性と平等な位置に立って、性格的な職分で仕方がない差異があること以外には、男子と全く同様な条件の上で生活、労働、勉強、享樂することを求め」ており、「結婚、産児、離婚においてももっとも理性的なことを求めようとしている」と、経済的な能力を基盤に男女平等を求めようとする存在であるという意見を示している。前者が「寄生的な存在」であることに対し、後者は義務と権利において男性と同等な生活をする女性であると、両者を区別して捉えている態度が窺える。ところが、肯定的な視線を寄せた後者について、「朝鮮には未だこうした点を実行しようとする『モダンガール』がない」という意見を提示することで、朝鮮におけるモダンガール全般が前者であることを示し、皮肉で、曖昧な目線を見せている⁵³。

以上のように、朝鮮でモダンガールは、次第に新女性とは区別されていった。モダンガールが、新女性の「見栄」と「殻」を効果的に表すための適切な想像物であり、新女性に対する憧れの視線の裏に存在した軽蔑を表出する意味として使われていたというキム・スジンの指摘は⁵⁴、大いに同意できる。一方で、「男子と全く同様な条件の上で生活、労働、勉強、享樂することを求め」る肯定的な意味のモダンガールは、朝鮮に存在しないと否定されていたが、それは錯覚にすぎない。こうしたモダンガールたちは、当時の「職業婦人」たちを指すことができよう。職業婦人とは、概ね近代とともに現れた職業に従事する女性たちを示す用語であった。「職業婦人」もしくは「職業女性」と呼ばれた彼女たちは、女性の社会活動が「幅広く」なるのと同時に、その範囲も広がっていった。また、職業婦人は、新女性、モダンガールの概念と一部重なりながら形成されていた。

職業婦人

前近代における女性の職業⁵⁵と区別される職業についていた女性、いわゆる職業婦人がより可視化されたのは、1920年半ば頃である。1925年の朝鮮における職業婦人の状況が下記の記事に表れている。

近来職業婦人の数は顕著に増えています。日本では、女子刑事、女子車掌、女流飛行士などが現れ、女性の職業領域が様々な方面へ広がっています。京城でも職業婦人が次第に増加しており、朝鮮人はまだ比較的少ないですが、日本人も含めるとその数が900人であるそうです。電話交換局が270余名、貯金管理局に150余名、郵便局に80余名、京城府庁に40余名、その他官庁に130-40余名いるそうです。また、会社側には、京城鉄道局50名、朝鮮銀行に35名、殖産銀行20名、商業銀行9名、その他東洋拓殖会社、三井物産、

⁵² 同前、p. 117。

⁵³ 徐智瑛は、日本のモダンガールが経済的に独立した職業婦人を称したことに対し、朝鮮では経済的な能力が無いながらも消費を求めていたため批判的な視線が集中して「뭉틴 걸 (悪いガール)」、または「모단걸 (髪短ガール)」として称される結果に繋がったと指摘している。；徐智瑛「식민지 조선의 모던걸- 1920-30년대 경성 거리의 여성 산책자」『한국여성학 22 (3)』한국여성학회 2006年9月、p. 215。

⁵⁴ キム・スジン、前掲書、p. 290。

⁵⁵ 全近代社会においても、娼妓や巫堂や女婢などの女性の労働がなかったとはいえない。ところが、こうした職業に従事した女性は「一般賤民と分類され人の枠に入らなかった」時代であったため、近代社会における女性の仕事とは区別する必要があるという点は、植民地期朝鮮でも論じられていた；金南天「女性の職業問題」『女性 5 (12)』朝光社、1940年12月、p. 26。

永福商店などの会社や商店を合わせて約200人がいるそうです⁵⁶。

上記の引用文には、1925年の京城に職業婦人が900余名いること、その多くは在朝日本人であることが記されている。実際に朝鮮人女性のうちでは、農業などの一次産業に従事する人口がもっとも多く、その他としても家事使用人や製造業に従事する比率が多かったため⁵⁷、職業婦人といえる女性の数は僅かであった。しかし、絶対数は少ないながらも、近代的な職業に携わる女性たちは「層」として登場したことが指摘できる。職業婦人も新女性、モダンガールとともに女性をめぐる言説が生産される中心に存在していた。19世紀末から女性の地位をめぐる問題意識が生じていたが、その関心は「女性の外出」や女性教育であったことは既述した通りである。これに対し、1920年半ば頃には、その関心が「女性が職業を持つこと」と結びつくようになっていた。

また、次の1929年の記事には、職業婦人が以前に増して多様化した様子、職業婦人が登場した理由が記されている⁵⁸。

日々複雑になっていく我々の暮らしとともに、様々な機関が増えていきます。例えば、官庁、銀行、病院、数え切れない様々な機関が増えて行くことにつれて、ここに受け入れられる人も数多くいます。そして、昔は大門の外〔=家の外〕に出かけるだけでも、チマを頭に被り、輿を用意していた女性たちも、このような多数の職業のなか一角を占領するようになりました。例えば、教員、看護師、医者、バスガール、女性工員、産婆など数々の職業を持つようになり、つまり職業婦人になって街頭に出るようになりました⁵⁹。

ここには、職業婦人が増える理由として、近代化に伴う多様な機関が現れ、女性の労働力を必要としているためだと指摘されている。また、別の論者は、職業婦人の登場背景について、次のように述べていた。第一、資本主義が発達していくにつれて、中産階級が没落すると同時に新たに発生した多数の無産階級の家族が、経済生活を支持するために男性の労働以外に婦女子の労働までを要求するようになったこと。第二に、社会的にも資本家階級は資金が低廉で従順な婦人労働者を要求するようになったこと。最後に、多数の無産階級の青年が生活上不安な状況で結婚が遅くなり、従って未婚女性が独立生活を営むため労働するようになったことが、資本主義批判論理とともにあげられていた⁶⁰。こうした原因があったのも否定できないが、サービス業を中心とした職業領域で、職業婦人が持つ女性性への需要が高まっていたことも一つの理由として考えられる。

例えば、京城における各百貨店では、職業婦人の代表的な存在ともいえる女性店員が数多く採用されていた。少し後の時期である1934年に、京城の5つの百貨店における朝鮮人女性店員は200人程度いた⁶¹。なお、1936年の各百貨店の店員の構成は、三越384名（男278女106）、

⁵⁶ 「職業婦人が900人。京城でも増えていく方、しかし大部分は日本人」『朝鮮日報』1925年3月21日。なお、この記事は朝鮮の職業婦人をめぐる状況を紹介した最初の記事だと見られる。以前にも朝鮮人職業婦人に関する記事はあったものの、東京や海外の状況、そして大阪における朝鮮人職業婦人に関する状況であった。

⁵⁷ 朝鮮総督府「民籍国籍及職業（小分類）別本業人口」『昭和五年朝鮮国勢調査報告、道編 第一卷~第十三卷』朝鮮総督府、1934年10月、pp. 146-148。

⁵⁸ この記事が書かれる以前にも、メディアには多様な女性の職業が紹介されていた。例えば、1926年5月から6月までかけて『朝鮮日報』に掲載された「朝鮮女性が持つ様々な職業」という記事には、医者、教員、保母、記者、看護婦、俳優、産婆、写真士、女性店員、電話交換手、銀行員、運転手、薬剤師、タイピスト、按摩士、保険勧誘員、速記士などが紹介されている。

⁵⁹ 『朝鮮日報』1929年10月17日夕3。

⁶⁰ 「職業婦人問題」『朝鮮日報』1925年8月2日朝1面。

⁶¹ 「結婚市場을 차저서, 百貨店の 美人市場」『三千里6(5)』三千里社、1934年5月、p. 158。

丁子屋 405 名（男 270 女 135）、三中井 354 名（男 172 女 182）、和信 500 名（男 300 女 200）で、女性店員は男性の半分以上を占めていた⁶²。このように女性店員が増えた状況は、以前から予想されていた。1930 年の百貨店関係者たちの座談会において⁶³、女性店員は「當りがよくて殊に地方客には珍しさと、よい感じを与えて」いるため「これからの百貨店は女性店員をだんだん多く使うようになる⁶⁴」と語られたことから、採用する側が女性としての「長所」を十分理解した上で採用に取り組んでいたことが見て取れる。また、女性店員自らが「男性店員からは購入せず、女性店員が来たら物を買う客が多い」と感じていたことから⁶⁵、職場で職業婦人の女性性が生かされていたことが確認できる。

他方、こうした職業婦人を一人の社会人という見方ではなく同情の対象と見る視線もあり、職業婦人の職業意識は評価されない場合が多い。

現在重たい荷物を背負って歩いていく彼女らの狭くて柔らかい心は、実に1日も楽に過ごすことができないだろうし、その悲しみは他の国の職業婦人の何倍も多いはずだ。しかし、彼女らはこのような悲哀がある同時に一千万女性の先駆者になったという人もいるだろう⁶⁶。

書き手は、彼女たちを「一千万女性の先駆者」と表現しながらも「重たい荷物」「悲しみ」などのように否定的な側面を強調している様子が窺える。さらに、「職業婦人として悲哀は何か」というそのインタビューにおける質問内容からも、女性が職業を持つことには「悲哀が存在することが当然」という認識が窺える。

職業婦人はメディアにおいて一つの話題として取り上げられながらも、彼女たちに関する見せ方は決して肯定的なものではなかった。例えば、「新女性の行進曲」という連載においても、電話交換手に関して「電話を利用することを可能にしてくれる、このスピード時代にいなくてはならない電話交換手」と述べる一方で、「性差別や階級による酷い現実が、貴方たちを交換台に強制的に座らせたのではないだろうか」という見解とともに「交換台の『ロボット』」であると表現している⁶⁷。また、女性店員に対しては「近代資本主義物質文明を誇る様々な商品をこの人の手から、あの人の手に移してくれる、処女群。彼女たちの名は街の天使であり、デパートの女王だ」⁶⁸と「褒める」一方で、「数々の新奇な品物を一日中触っても味わうことができず、14時間も立ちっぱなしでいる可哀想な我々の妹」と描いていることは⁶⁹、いかに彼女たちを

⁶² 百貨店新聞社編『日本百貨店総覧昭和12年版』百貨店新聞社、1936年12月、pp. 318-326における各社従業員数。

⁶³ 『京城日報』1930年10月22-26日夕3。1930年10月14日京城日報社主催で開かれた百貨店関係者の座談会においてである。その出席者として来賓側には、三越京城支店長加藤常美、丁子屋支配人鈴木文次郎、三中井呉服店地方部長馬場開示、平田百貨店支配人脇野得三郎があり、京城日报社からは、社会部長寺田壽夫の他4人が出席した。

⁶⁴ 『京城日報』1930年10月25日夕3。

⁶⁵ 「職業婦人座談会」『新女性7(4)』1933年4月、p. 46。

⁶⁶ 『朝鮮日報』1928年1月1日其の五の2-4面。；職業婦人（新女性）に注目した1928年新年特集記事である。3ページに渡り10分野の28種類の職業婦人がインタビュー対象になっている。教員や、講師などの教育関係者、また、女性店員、看護婦、電話交換手など、いわゆる近代化とともに現れた女性の職業であった。また、俳優や、舞踊家、飛行機、医師など専門職、もしくは少し「特殊な」職業を持つ女性まで、あらゆる女性の職業が紹介されている。「生活実戦で泣き笑い新女性-火焰のように吐露する自己職業の誇りと悲哀」という見出しからも把握できるように、それぞれの女性は語り手になって、職業婦人としての長所と短所を示している。

⁶⁷ 「新女性の行進曲(2)」『朝鮮日報』1931年10月13日夕2。

⁶⁸ 「新女性の行進曲(1)」『朝鮮日報』1931年10月11日夕2。

⁶⁹ 『朝鮮日報』1933年11月23日付録4面。

受動的な存在と表していることだろう。さらに、次のように職業を持つ動機を露骨に貶めていることもあった。

デパート女性店員だの、バスガール（女車掌）だの、その心のなかには見栄の心を持つ人も多いようです。まるで『スバラシイ』機会や運に出会いそうだからですね⁷⁰。

以前は、顔のよくない女性は嫁ぐことができず、職業前線に入った傾向がありましたね。しかし、今は、顔の可愛い女性が自分の旦那を選ぶため、言い換えれば、より良い相手と結婚する機会を得るため、職業前線に出る人が多いようです⁷¹。

こうした論説には「以前」「現在」におけるどちらの女子にしても、結婚がその議論の中心になっており、女性たちは結婚をめぐる環境によって行動する人物であるように論じられている。また、職業婦人たちが、より良い結婚先という「素晴らしい機会」を求めていると述べられ、彼女たちが職業を持つことに対するそれぞれの理由や職業意識は無視されている。他方、次の職業婦人の声からは、こうした見方があくまでも、男性知識人によって生産された言説であり、必ずしもすべての職業婦人たちの考えではなかった点が表されている。

我々の解放は、**ただ精神的な解放ではなく、経済的な解放を要求します**。理論的自由解放や**男女平等**に何の意味があるでしょう。実際の生活において解放的な生活をし、平等な生活を送ることが本当の解放だといえるでしょう。なので、せめて解放の意義が理解できる人は、即、自分も人間だ、**男性と同様な人間**だということを自覚した上で、その自覚を実現するためには、第一に**経済的に独立**しなければならないだろうし、経済的に独立したい場合**必ず職業に従事しなければならない**という結論に達します⁷²。

ここで述べられている精神的な解放と経済的な解放において、前者は理論にすぎず、後者こそが「実際に、平等な」解放であると、後者の方こそが女性側が望んでいる解放であるという点が現れている。外出や女性教育だけではなく、経済力こそが女性の地位を向上させる根本の解決策であるという考えが窺える。また、経済的な独立のためには職業は欠かせないという意見が示されている。女性たちによるこうした現実認識は、女性の地位に関する問題が提示された当初の女性教育が、良妻賢母を目的とし「精神的な解放」にとどまっていたことを超えるような考えであった。一部の朝鮮人女性たちは、近代的な家庭で扶養されながら安定的に子育てをするという「理想的な」理論だけではなく、職業を選択することで自ら「人間としての権利」を取り戻そうという意識を強く持っていたのである。こうした女性たちの声からは、多くの男性知識人によって主張されてきた、女性解放や、女性教育が「机上の空論」であり、女性を家庭内の役割に留めるというジェンダー規範の保護と繋がっていた点が逆説的に現れている。

当初女性教育の目的が女性の社会活動を求めるものではなかったこと、また、多くの論説が男性知識人によって生産されていたことを考えると、職業婦人に対する記事がいかにも現実を構築するという言説的な性格を持っていたかを察することができる。そのため職業婦人たちは、いずれにせよ当時のジェンダー秩序における批判から逃れることはできなかった。しかし、彼女たちが職業を持つことは、見栄や経済的な困難によるだけではなく、自らの地位に関する自覚、またその地位を上げるための一つの努力として捉えることができる。

⁷⁰ 朴昌薫外4人「『女性を論評する』男性座談会」『三千里7(6)』三千里社、1935年6月、p.111。

⁷¹ 同上、p.110。

⁷² 李敬淑「読者論壇-우리의 必然의 要求」『新女性3(1)』1925年1月、p.79。

小括

本章では、女性飛行士の登場背景として、朝鮮の伝統的な女性像から、社会活動をする女性が登場するまで、女性の地位および女性に関する認識の変化について考察した。

まず、第1節では、朝鮮従来女性像を見るために、19世紀末朝鮮を訪れた「外国人」の視線を借りて、朝鮮人女性のあり方、またその地位に関して考察を行った。当時の女性が置かれた環境は、儒教的な価値観を持つ朝鮮人にとって日常的なことであったが、朝鮮を訪れた外国人の目には「女性差別」と理解され、朝鮮の野蛮性を表す根拠となっていた。これは西洋中心的な思考による他者化された朝鮮の様子であると同時に、当時の朝鮮の知識人の目に映った「近代化」を妨げる一つの要因でもあった。西洋との落差を通して、女性問題が社会に取り上げられるきっかけになっていたのである。

次に、第2節では、伝統的な朝鮮の女性像が「問題」として取り上げられた背景、またその時に主張された女性の地位と権利に関する議論（女性の外出、そして女性教育に関して）は、どのようなものであったかについて検討した。また、朝鮮に現れた近代的な女性像やそれをめぐる社会的まなざしについて考察した。

まず、朝鮮の女性をめぐる「問題」がどのように認識され、展開していたかについて追跡した。文明開化を求める開化派知識人の視線には西洋の視線が重なり合い、朝鮮の「内外」を悪習として捉え、女性教育の必要性も強調していた。また、近代化を求める過程において開化派知識人たちとキリスト教の宣教師たちの利害が相まっており、キリスト教宣教師たちは女性教育や朝鮮人女性の地位を高めることにおいて大きな影響を及ぼすようになる。キリスト教の宣教とともに行われた女性教育は、女性たちを家の外に連れ出し、男女同等を自覚させることに一役買ったのである。さらに、民族主義知識人によっても、富国強兵、愛国啓蒙をモットーに女性教育が求められるなど、様々な層の知識人たちによって朝鮮人女性が置かれた環境の改善が要求されていた。ところが、この時期の女性の地位に関する議論や女性教育の目的は、育児や家事などの今まで通りの女性の役割を「近代化」の名のもとで再編しようとするものであった。そのため、男性中心的な社会のジェンダー秩序を維持することに繋がったという限界を孕んでいたものの、「女性の外出禁止」という「伝統」を直すべきものとして捉えた点、そして女性教育の必要性を認めた点で、女性の地位を向上させる第一歩であったといえる。また、この時期の議論は女性たちの視線を家の外に向けさせ、女性教育を通してその後の女性たちの自覚を呼び起こしたため、女性たちがさらなる欲望に向かって進む土台を作った点に意義がある。

次に、朝鮮で1920年代半ば頃から出現した、新女性、モダンガール、職業婦人という近代的な女性について概観した。それぞれの概念は、はっきりと分離できるものではなく、重なり合いながら形成されていた。そのため、そのそれぞれを区別して定義をするのは極めて難しいが、特定できる点を次のようにまとめた。

まず、「新女性」は最初に朝鮮に登場した近代的な女性の概念であった。当初の女子留学生を指す用語から、女性の活動範囲が広がるにつれ、様々な階層の近代的な女性を指す用語に変容していった。新女性より少し後の時期に登場したモダンガールは、当初新女性と同様の意味として使われたが、次第に近代的な女性の否定的な側面を表すために使われるようになる。また、職業婦人は、1925年頃、近代化とともに現れた職業に従事する女性たちを指すものであった。職業婦人は、女性が職業を持つこと自体が、伝統的な女性、つまり旧女性とは異なる行動であったため、新女性と呼ばれることがあった。また、職業婦人は、モダンガールの第二の意味⁷³にも繋がっていたと考えられるが、彼女たちが、職業において男性と同等な義務を果たし、職業意識を持っているかどうかという点は、常に疑われていた。このように、新女性、モダン

⁷³ 「男性と平等な位置で、男子と同様の条件で生活」するモダンガール。

ガール、職業婦人という概念は切り離すことはできない。だが、新女性やモダンガールが女性の近代意識、恋愛観などのジェンダー意識を表すのに適した素材である一方、職業婦人を通しては女性の置かれた問題を解決するための努力、つまり、実際の生活における女性の実践を探ることができる点では異なる面もある。

また、こうした点を踏まえることで明らかになったのは、19世紀末に現れ始めた女性の地位に関する認識が、1920年代には大きな変化を生み出し、近代的な女性が出現できる環境に繋がっていた点である。ところが、その過程において男性知識人によって主張された女性教育や、女性の外出に関する議論は、決して当時のジェンダー秩序の変化を求めるようなものではなかった点が指摘できよう。ゲイ・タックマンが、メディアは女性たちにステレオタイプの役割を求め、それを維持するために働きかけていること、さらに女性たちがそれを肯定するようになり、労働者としての役割より、主婦や母親などの限られた役割を追求するように影響を受けると指摘したように⁷⁴、メディアを通じた近代的な女性のイメージは伝統的な女性の役割を維持する方向に向いていた。他方、一部の女性自らが求めていたことは、経済的な独立を先決した上での女性解放であった。無論、女性が職業を持つ目的に関しては、必ずしも女性たちの間で意見が一致したといえず、それぞれの理由が存在していたと思われる。いずれにしてもここで重要なのは、30年足らずの間に女性の社会活動や職業、そして女性の語られる方式も多様化してきた点である。こうした女性をめぐる環境の変化のなかで、朝鮮で女性飛行士が登場した。朝鮮で女性飛行士が最初に現れたのは1925年頃であり、職業婦人が可視化されるようになった時期と重なっている。また近代的な女性に対する関心が続いていたように朝鮮人女性飛行士たちも注目されていた。だが、女性飛行士は、飛行機という近代の先端が媒介になっていた点で女性店員やその他の職業婦人とは異なる側面も持っている。そのため、女性飛行士に対する社会的視線はその他の職業婦人に対する視線と同様な部分も、異なる部分もあったと考えられる。つまり、世界的な現象であった飛行機の発展という近代科学が彼女たちの誕生と強く結びついていた点が、一般の職業婦人たちとは異なる要素となっていた。こうした女性飛行士が持つ特徴を探るために、第2章では朝鮮の飛行機や航空界を取り巻く状況について考察することにした。

⁷⁴ Gaye Tuchman “The Symbolic Annihilation of Women by the Mass Media” Lane Crothers, Charles Lockhart(eds.), *Culture and Politics: A Reader*(New York:St.Martin's Press, 2000), pp. 150–174.

第2章 近代朝鮮における飛行機の登場

本章では、朝鮮の飛行機や飛行士をめぐる状況に関して概観するとともに、植民地朝鮮において人々が飛行機を通じて近代に接する過程を明らかにすることを試みる。

第1節では、朝鮮内の飛行機をめぐる状況について注目をする。20世紀の初頭世界初の動力飛行機が発明された当初から、朝鮮でもわずかながら飛行機に対する関心が存在していた。そのため、朝鮮のメディアにも新しい発明品としての飛行機の存在が紹介され、またそれに対する世界的な関心が示されていた。ここでは、朝鮮で紹介された飛行機のイメージ、また社会的な状況に伴うその変化を追うことで、朝鮮人女性飛行士が登場する以前から朝鮮で飛行機がどのように語られていたかについて検討する。次に第2節では、飛行機だけではなく、実際の飛行機操縦士免許を取った朝鮮人飛行士の登場について考察したい。それに先立ち、日本における飛行士免許および飛行機をめぐる状況も概観し、初期の飛行機の発展や制度の整備について簡潔に述べる。その上で、日本で飛行機操縦士免許を取得した朝鮮人飛行士について紹介する。

第1節 朝鮮内の飛行機を取り巻く状況

飛行機の発明と朝鮮

20世紀初頭、空を飛ぶことへの関心は高まったものの、飛行機は未だ未完成なものであった。1903年12月世界初の動力飛行機による飛行がライト兄弟によって成功したものの、人々の反応は半信半疑であった¹。その後も飛行機が実用化されるようになるまでは、しばらくの時間がかかった。また、この時期はアメリカとヨーロッパ、そのなかでもフランスやドイツなどが中心になって、飛行機の開発に力を入れており、空を飛ぶことへの一般の関心も高まっていた。こうした世界的な飛行機熱のなかで、朝鮮でも飛行機をめぐる世界情勢が紹介されていた。朝鮮において飛行機は、アメリカやヨーロッパの状況にも増して信じ難いものであったに違いない。しかしながら、空を飛ぶことに対する興味は朝鮮にも存在し、メディアにおいても飛行機に関する記事は度々掲載されていた。

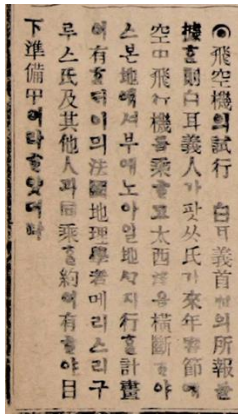
当時の朝鮮で発行された新聞で「飛行機」というキーワードが見られる初期の記事は『皇城新聞²』における「飛空機の試行」という記事である³。この記事が掲載されたのは、1903年6月26日付で、ライト兄弟による飛行の成功より以前のことである。この「飛空機」とは、動力付き飛行機ではなく、飛行船などを指しているのであろうが、記事には人間が空を飛ぶことが可能であるということが示されており、朝鮮の知識人（書き手や読者）も関心を持っていたといえよう。記事には次のように書かれている⁴。

¹ 「The Wrights have flown or they have not flown. They possess a machine or they do not possess one. They are in fact either fliers or liars. It is difficult to fly. It is easy to say, 'We have flown.'」
; The New York herald (New York [N.Y.] February 10, 1906.

² 1898年に創刊した『皇城新聞』は、朝鮮の民間資本の新聞で国民啓蒙に大きな影響を与えた新聞である。また、ハングルと漢文が混用されていたが、漢字が多く使われたため知識層の読者が多かった。1900年8月8日にロシアと日本の密約を暴露する記事を載せたことで、創刊の中心人物であり当時社長であった南宮憶が投獄された。また1905年張志淵の論説による「是日也放聲大哭」で乙巳條約（第二次日韓協約）の不当性を訴えたことで停刊となったなど、日本の侵略に抵抗する「抵抗メディア」の特徴を持っている。1910年に「日韓併合」の影響で『漢城新聞』に名称が変わったが、同年9月に閉刊した。

³ 韓国国立中央図書館の大韓民国新聞アーカイブ新聞検索 (<http://www.nl.go.kr/newspaper>) の検索結果による。

⁴ この時期以降も、しばらくの期間、飛行機、飛行船などの用語は混用されていた。空を飛ぶという点では全て共通しており、朝鮮では飛行に関する知識が導入されていなかったため、その科学的な根拠による区分がなされなかったと推測できる。



白耳義首の情報によると、白耳義人ガパッサ氏が来年の春に空中飛行機に乗って大西洋を横断し、スボン地からブエノアイル地まで行く計画があり、法国地理学者メリスリグルス氏およびその他の人と同乗する予定であり、最近準備中であるそうだ。

『皇城新聞』1903年6月26日1面

【図 2-1】 飛空機の試行 (左)

白耳義人（ベルギー人）が来年飛行機に乗って大西洋を横断し、フランスの地理学者も同乗する予定であるという内容が紹介されている。この時期飛行機は、大西洋を横断できる「移動手段」であり、地理学者の「研究活動」をサポートするものとして記されている。また、一年後の1904年10月4日の『大韓毎日申報⁵』においても、「最近飛行機を發明する人が多いなかで、もっとも有名なものとしてアメリカニューヨークのデツチュソトライドという者で、三年間勉強したあげく飛行機を發明し、近日に博覧会で試行した⁶」というように、近頃の飛行機を開発することへの世界中の高い関心と新發明品としての飛行機の存在が紹介されている。その三年後である1907年の「空中航行術の發達」という記事は次のようにある。

電話發明者で有名なイギリスの博士ベル氏がある新聞記者に話したが、空中飛行術の發達が一時間で百七十五哩を航行、飛行機が今後、二三年以内に製造されることで、空宇飛行軍艦も製造されることであろうが、そのなかで、米国でその軍艦〔軍用飛行機〕はもっとも先に製造するそうだ。

『皇城新聞』1907年5月30日1面

権威のある科学者の話であることを強調しながら、飛行機の發達、そしてその速さについて記している記事は、近い未来に飛行機が開発され軍事的な目的でも利用されていくだろうと予測している。おそらく、この時期の飛行機の持つ意義は、空を飛ぶという、人間には叶わなかった限界を乗り越えるという挑戦であり、その挑戦が生み出した効果は、物事のスピードを早め、また素早く移動することを可能にする点で時間や空間の概念に変化をもたらすことであった。

これらの記事が示しているように、飛行機が開発されつつある初期の段階から朝鮮でも空を飛ぶことへの関心が芽生えていたことは否めない。しかし、その記事において、飛行機は「外国の事情」として紹介されており、まだ朝鮮の人々は飛行機と朝鮮を結びつけるという考えを持っていなかったと思われる。だが、こうして朝鮮のメディアに登場し始めた飛行機というテーマはその後絶え間なく現れ、かつ徐々に増えていった。

『皇城新聞』における飛行機関連記事は、最初の1903年6月26日から廃刊前に最後に掲載された1910年9月14日まで95件である。そのうち7件を除く88件は1909年以降の記事であった。つまり、1909年1月から約1年9ヶ月の間に飛行機に関する記事は急激に増加したのである。また『大韓毎日申報』の場合、1904年の創刊後から総督府の機関紙『毎日申報』に変わる

⁵ 『大韓毎日申報』は、もともと外国人編集者によるものだったが、1910年に総督府の機関紙になる。

⁶ 『大韓毎日申報』1904年10月4日2面。

前の 1910 年 8 月末までに、飛行機というキーワードは 39 件検索される。そのうち 5 件だけが 1908 年までの記事であり、残りは 1909 年から併合以前までに書かれたものである⁷。こうした点から見ると、飛行機がメディアで頻繁に取り上げられるようになったのは 1909 年頃である。下記では、1909 年から 1910 年にかけて『皇城新聞』における「飛行機」関連記事の一部を見てみたい。

英国飛行船献納 英国のモーニングポスト新聞は、民間で空中飛行機を陸軍省に献納するために、何日間後援金募集を開始した。この献納は今回陸軍大臣ホールデンの快諾を受けており、今日までの義損金〔後援金〕は二千六百九十三磅の多額に達している。これに対しては一般大衆の大きな賛成を得ているという。

『皇城新聞』1909年6月27日1面

日本人飛行機発明 日本東京築地工数学校電工科二年級生徒 高岡芳之助氏は今年十九歳だが、三年前から飛行機を研究し、最近其の効果を出したが、当飛行機はライト式と同一であるそうだ。

『皇城新聞』1909年7月7日1面

横断飛行 佛国人ブリオ氏は自己が製造した飛行機に乗って四十七分間に英国海峡を横断したそうだ。

『皇城新聞』1909年7月31日1面

日人飛行機発明 日本気球研究会員工学士奈良原三次郎氏は数年間飛行機研究に苦心したが、今回に複葉飛行機を発明したそうだ。原動器、石油発動機を使用し、速力は一時間四十哩であるという。

『皇城新聞』1909年9月12日1面

飛行学校設立 佛国政府は5箇所の軍用飛行機学校を設立するそうだ。

『皇城新聞』1909年12月10日1面

商業的飛行 獨逸飛行家セブポリン氏は先日実験した乗客用飛行機で商業的短距離運輸を開始したそうだ。

『皇城新聞』1910年6月29日1面

日本飛行機購入 日本は飛行機4台を獨佛両国に委託中であるが、来る11月頃には竣功されるそうだ。

『皇城新聞』1910年7月31日1面

このように飛行機に関する記事はその内容が以前に比べてより具体的になっていた。だが、この時期にも「英国のモーニングポスト新聞」「佛国政府」「獨逸飛行家」「日本瀛球研究会員工学士奈良原三次郎氏」などが記事の主語になっており、飛行機に関わる事情を論じるなか

⁷ 韓国国立中央図書館の大韓民国新聞アーカイブの前身、韓国言論振興財団（<https://www.bigkinds.or.kr/>）のニュースライブラリーで「飛行機」をキーワードにした検索結果による。（2017年6月6日アクセス）

で「朝鮮」は見られず、常に外国の状況として紹介されていた⁸。しかし、以前は飛行機というのは発明途中の新しい物、または今後発展の可能性のあるものとして説明されていたことに対し、この時期には飛行機が軍事や商業などと結びついて「使用可能なもの」として取り上げられるようになっていた。また、これらの記事から注目できるのは「日本」の飛行機をめぐる状況が頻繁に登場するようになった点である。

1909年は日本において8月に陸海軍共同で「臨時軍用気球研究会⁹」が設立されるなど、飛行機の軍事的な重要性が認識された時期であった。この時期ドイツやフランスを中心に新しい機種 of 飛行機が作られるなど、世界的に軍事航空が進展していたが、それに刺激を受けた日本でも飛行機、飛行船を使用すること、またそれに関する研究の必要性が高まっていたからである。しかしながら同時期、朝鮮のメディアは、日本の飛行機をめぐるニュースが増えたものの、その他の外国のニュースとあまり変わらない論調である。つまり、日本という「外国のもの」、「朝鮮とは縁遠い」もののように表していたのであった。

日韓併合と日本の飛行機/朝鮮の飛行機

ところが1910年以降、朝鮮で飛行機が認識される過程において、いくつかの変化が見られるようになった。もっとも大きな変化は日本と朝鮮の飛行機をめぐる状況が絡み合うようになったことである。実際、航空界の状況に対して政治的な情勢が大きく影響を与えていた。日本と朝鮮の政治的な状況を見ると、1910年8月、日韓併合の結果として朝鮮が日本の統治下に置かれるようになる。もちろん日露戦争後、朝鮮が日本の保護国になった1905年頃から日本の朝鮮への影響は高まっていたが、併合以降は朝鮮全般が日本の支配下に置かれるようになったといえよう。メディアも例外ではなく、この時期の朝鮮の新聞は朝鮮総督府の管理政策を通して日本の統治下に入る。その結果、それまで民族的なメディアとして活躍してきた『皇城新聞』は『漢城新聞』にその名が変わり、同年9月には閉刊となる。他方『大韓毎日申報』は総督府機関紙『京城日報』に引き継がれ、ハングル版機関紙である『毎日申報』になった。日韓併合は、こうしたメディアの運営や組織における影響だけではなく、その記事の内容にまで及んでいた。飛行機に関する記事も例外ではなく、日本の飛行機の状況がより頻繁に詳しく紹介されるようになっていた。

また、この時期からは日本で「飛行機熱」が高まり始めており、実際に日本人による飛行機が発明されたり、動力付き飛行機の初飛行が成功したりするなど、航空界における様々な出来事が起こった時期でもあった。日本で最初の動力飛行に成功したのは、1910年12月に日野熊蔵、徳川好敏の二人の軍人が東京代々木練兵場で飛行したのであるが¹⁰、日韓併合から4ヶ月ほど経った頃であった。

こうした日朝の政治的な状況と日本の飛行機の発展が相まって、朝鮮に現れる飛行機に対するイメージは、日本の飛行機の発展、飛行機熱の紹介を通して、日本の科学発展、そして日本の

⁸ なお、の記事が「外報欄」において掲載されていたことから、外国の事情として捉えられていたことが把握できる。

⁹ この研究会の目的は遊動気球と飛行機に関する設計試験、操縦法、諸設備、通信法の研究であった。；防衛庁防衛研修所戦史室編『陸軍航空の軍備と運用〈1〉昭和13年初期まで』戦史叢書、1971年、pp.17-18。佐藤一一『日本民間航空通史』国書刊行会、2003年、pp.18-19。日本航空協会編『日本航空史（明治・大正篇）』日本航空協会、1956年、p.21-22。

¹⁰ 佐藤一一、前掲書、p.22。

近代を宣伝する一つの象徴的なものになったといえる。もちろん、メディアに描かれた飛行機は実際に日本における飛行機の発展状況を伝えた側面も大きいですが、客観的な事実を超えて政治的な意味も持っていたと考えられる。なぜならば、朝鮮で日本の植民地統治という「出来事」がない限り、日本の飛行機に関するニュースは、以前と同様に「外国の飛行機」にとどまって紹介された可能性が高いからである。日韓併合によって、朝鮮でそれまで作られてきた飛行機への関心に日本の飛行機をめぐる事情が合わさるようになったということは否定できない。さらに、ここで一つ注目したいのは、日本の化学発展や近代の象徴としての飛行機が「朝鮮の」ものとして積極的に受け入れられ、朝鮮人の近代経験に繋がったことである。以前の記事における「飛行機が発明される」、「飛行機が製造される」、「飛行機が軍事的に使われる」という内容は、海外の事情として説明され、朝鮮とそれほど関係がないことと捉えられていた。しかし、併合以降日本の飛行機の発展や日本人飛行士の活躍は、朝鮮と関連のあるものとして描かれるようになる。そして、飛行機は単なる「外国」や「日本」の事情ではなく、「朝鮮の事情」として受け止められるようになった。

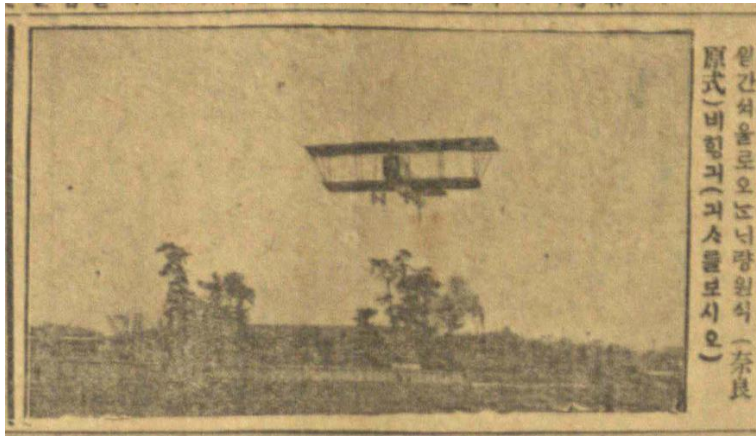
朝鮮における初めての飛行機と李王朝

朝鮮で初めて人々の目に映る飛行機が登場したのは 1913 年であった。京城で最初の飛行大会が開催されたのである。無論朝鮮の上空を飛行機が飛んだことは以前にもあるが、実際に京城の人々が飛行機を目にしたのは、この時が初めてであった。1913 年 3 月 19 日『毎日申報』に「ソウルに飛行機が来るそうです (서울에 비행기가 온대요)」という見出しで、日本で最初に作られた動力付き飛行機、奈良原式飛行機がソウルへ来るという予告内容が【図 2-2】の飛行機写真とともに載せられている。この奈良原式飛行機は、既述した 1909 年 9 月 12 日『皇城新聞』に紹介された「日本瀛球研究会員工學士奈良原」による動力飛行機で、1911 年 5 月に所沢で動力付国産機として初飛行に成功したものである¹¹。奈良原三次は鹿児島で生まれで、東京帝国大学工学部造兵科に学び、卒業した後は海軍に入隊した。その後、臨時軍用気球研究会が発足する際に委員となり、飛行機的设计製作に関わっていた人物である¹²。奈良原は日本の民間飛行士の発達において欠かせない人物で、彼によって作られた飛行機は日本の科学発展を表す一つの象徴であって、それが朝鮮にやってきたのである。のちに秀峯生という論者もこのことについて「奈良原三次氏が愛機『鵬』號を携って来朝、龍山練兵場において勇壮な実演をして当時 [1913 年] 半島民衆をして驚愕せしめた。朝鮮航空史は實に此の時に初ったといふべきである¹³」と述べたように、朝鮮の航空史において重要な出来事であった。だが、以前飛行機を見たことがないにせよ、朝鮮内で飛行機に対する関心が芽生えていたことは看過できない。そのため、朝鮮の航空史の始まりというより、朝鮮と日本の航空史が積極的に関わるようになり、また飛行機に対する朝鮮内の関心を増幅させるきっかけになったと言った方が妥当であるだろう。

¹¹ 1911 年 5 月に所沢で奈良原三次が設計した奈良原式二号機が「動力付国産機」として初飛行をした。；日本航空協会編『日本航空史 (明治・大正篇)』p. 45。

¹² 佐藤一一、前掲書、p. 36。

¹³ 秀峯生「朝鮮航空小史」『朝鮮通信』『朝鮮通信 (第二百七十一號)』朝鮮通信協会、1940 年 12 月、p. 14。



【図 2-2】奈良原式飛行機が来るとい記事における飛行機
『毎日申報』1913年3月19日

また、新聞において飛行機が朝鮮に来る理由としてあげられていたのは、第一に「地勢や気流を研究しておく必要があるため」であり、第二に「朝鮮人民のために一度見せるためであった¹⁴。これらの理由からこの時の飛行機の役割を考えると、前者の理由からは、地理や天候を観測する、科学的な研究活動の実践であり、ある意味で日本による「植民地調査」とい

う意味も含んでいたかもしれない。次に、飛行機には、今まで論じられてきたように空を飛ぶ新発明品、軍事的な利用、時間の短縮、地理や地勢に対する研究活動という役割以外にも「人に見せるため」という側面が加わっていたことが注目できる。続いて同新聞の1913年3月29日付に「奈良原氏は28日に飛行機を携帯し、技術員を同伴し、新橋を出発したが、30日午前京城に到着する予定」であること、また「31日に機械を組み合わせ、4月1日に試乗を行い、2日から4日までの三日間午前10時から午後4時まで東大門内訓練院広場で飛行する¹⁵」ことが記載されている。飛行機を見るのは有料で「2円、1円50銭、30銭¹⁶」の入場券が必要であった。こうしたことで、この時の飛行大会は、エアショーのような性格を持っていたことが分かる。また、これは京城において民間機による最初の公開飛行大会であった¹⁷。また、この時飛行機が朝鮮に来るといことは、新聞の外報欄で見てきたような朝鮮とは縁遠い存在ではなく、実際に実現できるものとなっていた。1903年以降に朝鮮で紹介された飛行機関連記事を通して見ると、飛行機は近代科学の担い手として様々な役割が論じられていた。だが、朝鮮ではここで初めて飛行機が一般の朝鮮人と直接的な関係を結ぶようになったのである。また「日本の国産機」がくるということで、日本の科学の技術力を宣伝する意味もあっただろうが、面白いことにこの飛行機は積極的に朝鮮のものとなっていった。それは飛行機の紹介に「李王家」が用いられることによる。

次のページの【図 2-3】のように、1913年4月2日付の記事には「東京青山練兵場で奈良原學士が李王世子殿下〔＝英親王〕に飛行機を説明している光景」が載せられている。この時、朝鮮に来る飛行機の開発者である奈良原が、日本における朝鮮王朝の象徴である王世子李銀に対し、飛行機について説明をしている様子には、「日本の近代」が「朝鮮」と結び付く過程が明瞭に表れている。ところで、この記事が掲載された時、実際には奈良原がすでに朝鮮に来ていた。奈良原が朝鮮に来る以前に東京で李王世子と会った時の写真が、朝鮮飛行大会を目前にして載せられたのは、飛行大会の宣伝効果を高めようとする目的があったと推測できる。また、奈良原の飛行機に李王朝が興味を持っており「認めていた」ということを強調しようとする意図が含まれていたと考えられる。

¹⁴ 『毎日申報』1913年3月19日5面。

¹⁵ 『毎日申報』1913年3月29日2面。

¹⁶ 同上。

¹⁷ 奈良原はこの後平壤でも飛行を行うが、飛行中に飛行機が破損し、航空界を一旦引退するまでに至る。；佐藤一一、前掲書、p. 39。



【図 2-3】東京青山練兵場で、奈良原が李王世子に飛行機について話している様子。『毎日申報』1913年4月2日1面

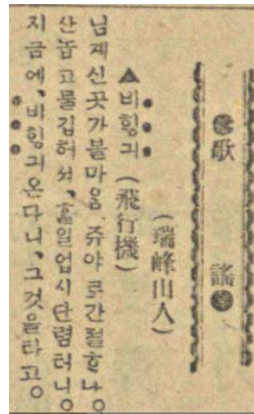
さらに、4月3日、飛行大会当日には「昌徳宮李王殿下〔＝純宗〕が飛行機大会をご覧になることを希望されており4日には王妃とともに観覧する予定」という記事が出ている。日本にいる李王世子のことや、朝鮮にいる李王夫妻が飛行大会の観覧を希望するというニュースからは、朝鮮内外にいる朝鮮王朝の人物と飛行機を関連づけていこうとする意図が読み取れる。こうした試みは、李王朝の持つ権威とともに

に飛行大会の持つ意味を拡大するのはもちろん、「日本の発展」を朝鮮人や朝鮮社会に強く訴えようという意図があったと解釈できる。もちろん、この時の飛行機は、その他の目的より「見せる」という飛行大会としての役割が強かったと思われる。しかしながら、この時の朝鮮にやってきた飛行機の場合、単に新しい娯楽として飛行機を見せるという意味合いを超え、日本の科学の発展が朝鮮で披露されるという側面があったのを見逃してはならない。ある意味で、この時の飛行機は近代都市や、百貨店のような「見世物（スペクタクル）」の役割を果たしていたのである。見世物としての飛行機は、植民地統治の道具の一つであった。言い換えれば、飛行機は近代科学発展の象徴として、また「日本によって成された近代」として朝鮮にアピールされたのであった。さらに李王朝と結びつくことで、正統性を得た上で「植民地統治による朝鮮の発展の一つ」として見せられていたことは想像に難くない。李王朝を通して飛行機は朝鮮のものとして認識されていく一方で、植民地権力とその統治を正当化する材料の一つとして利用されていたと指摘できる。ところが、朝鮮内の反応からは「日本の科学発展」である飛行機が「朝鮮のもの」のように変わっていく様子が窺える。すなわち、空を飛ぶ飛行機は、科学の発展や、植民地支配の正当化という意図で説明できない近代の効果を生み出していた。ここで注目すべきなのは、日本側が発信する飛行機の持つ性格ではなく、それに接する朝鮮の人々の反応であり、飛行機による効果が朝鮮の様々な面に現れていたという点である。その効果の一つは朝鮮人の「近代的想像力」を刺激したことにある。

飛行機が生み出した想像力

既述した「ソウルに飛行機が来るそうです」という記事には今後来る予定の飛行機に対し「飛行機がソウルの空中で行ったり来たりするのを見るとどんな様子であり、どんなに愉快であるだろう」と飛行機を初めて見る人々の期待感とともに爽快感が予想されている¹⁸。また、この時朝鮮では、飛行機に対する期待感や爽快感という気持ちを越え、様々な想像力が生み出されていた。例えば、下記の引用は飛行大会の直後の新聞に、この時の飛行機をテーマにした詩が載せられたものである。

¹⁸ 「ソウルに飛行機が来るそうです」前掲記事。



飛行機

端峰山人

あなたのいるところに行きたい心、
昼夜に切実であるが。
山は高くて川は深く、
仕方なく断念したが。
今飛行機が来るそうだが、それに乗って。

【図 2-4】 飛行機をテーマにした詩

『毎日申報』1913年4月5日3面

タイトルそのものが「飛行機」である上記の詩は、遠いところにいる恋人のところに行きたい心を表すため、飛行機が喩えとして用いられている。ここで飛行機は、単なる移動手段としてだけではなく、誰かに会いたいという「切実な願い」を表すため書き手の心を代弁するものとなっていた。また、それまで諦めていた希望が飛行機を通して叶えられる可能性が現れている。現在であれば、飛行機に乗って遠いところにいる誰かに会いに行くことは当然可能なことであるかもしれないが、この時期、朝鮮の人々は未だ飛行機を見たこともない状況にあり、飛行機で空を飛ぶということは、現実というより書き手の想像力と結びつく抽象的なものであった。そして、飛行機は単に乗り物を超え、人々の理想や希望を表すものになっていた。飛行機が日本の科学発展や日本の近代を宣伝するという側面を持っていたのは否めないが、近代科学や植民地統治という枠組みを超えて、人々の心を踊らせるものとなっていた。すなわち、帝国と植民地、日本と朝鮮というものを考えるより先に、空を飛ぶことが憧憬になり、朝鮮人も自ら空を飛ぶことへの願望を持つことに繋がったという点が指摘できる。そして、こうした飛行機に対する憧憬は、朝鮮人飛行士の登場という更なる近代的現象を生み出した。次の第2節では朝鮮人飛行士の登場について考察したい。

第2節 朝鮮人飛行士の登場

第1節で考察したように、世界的な飛行機の発明や発展とともに、朝鮮でも飛行機に対する関心が芽生えてきた。また、日韓併合以後、朝鮮の飛行機をめぐる状況は日本の状況と重なっていた。日本で飛行機の発展とともに、航空に関する制度が整備されるようになったのは1920年頃だが、こうした動きと同時に、朝鮮の航空に関する状況も実質的に日本の制度的な枠組みに入ることになる。そして、その制度の枠組みで朝鮮人飛行士が登場するに至り、「日本の」飛行機操縦士免許（以下、飛行士免許）を取得する者が登場した。本節では日本で飛行士免許を取得した朝鮮人飛行士たちについて考察したい。

日本の飛行機をめぐる状況

ここでまず、日本の航空史について佐藤一一と酒井正子の論稿¹⁹に基づき簡略におさえておきたい。既述したように日本で最初の動力飛行に成功したのは、1910年12月19日にドイツ・フランスで飛行機操縦技術を学んだ日野熊蔵、徳川好敏の二人の軍人が東京代々木練兵場で飛行したことである。とはいえ、日本で飛行機への関心はそれ以前より存在していた。

¹⁹ 酒井正子「変容する世界の航空史・その4-日本の航空100年（上）」『帝京経済学研究 44（1）』2010年、pp. 93-124。

1909年7月に航空機の重要性を認識していた軍部が陸海軍共同で「臨時軍用気球研究会」を設立し²⁰、同年12月田中館愛橘によって初めてグライダーの浮揚が行われるなど、この時期日本国内で飛行機に関する関心は高まり、様々な動きがあった。1911年4月、陸軍は所沢に初の飛行場を開設し、同年10月には徳川好敏が設計、製作した飛行機が初飛行に成功した。また、海軍では1912年6月に「海軍航空術研究委員会」を開設するなど、軍事的な面で日本の航空分野は顕著な発展を遂げていたのである。

他方、民間レベルでも、空を飛ばたいという個人的な願望を叶えることに対する関心は高まっていた。1911年5月にすでに述べた奈良原三次によって日本初の動力付き飛行機が設計されるとその操縦に成功し²¹、1912年3月には滋野清武男爵が自ら設計した飛行機を携えてフランスから帰国するなど日本人による飛行機の設計も始まっていた²²。また、海外の飛行士による曲技飛行大会が全国各地で行われるなど、人々の飛行機への関心に応じた行事が行われていた。

ところが、日本で航空局が設置され、飛行士免許が定められるなど、航空全般に関する制度が整備されるようになったのは、こうした動きから10年ほど後の1920年代に入ってからである。その間、民間飛行の発達において「帝国飛行協会」の役割が大きく評価されている。帝国飛行協会（現、日本航空協会の前身）は、1913年4月に発足したが「欧米の例に見るが如く、〔飛行に関する〕民間の有力なる保護、奨励を為すべき団体を設け、官民一致協力して発展の道を講ずる」という目的で設立されていた²³。

また、航空局が設立された背景としては、第一次世界大戦後間もない1919年、民間航空に関する世界的な統一法を制定するため、パリで国際航空条約を締結する目的の会議が開かれたことがあげられる。同年10月に「国際航空条約」が調印されたが、この条約の批准に備えて日本でも国内の法制を整備し、民間航空を指導監督する機関を設置する必要が出てきたのである²⁴。

航空局は、まず1919年11月5日、陸軍省のなかに「臨時航空委員会」が設置されたことに始まる²⁵。臨時航空委員会は、これから作られる予定の民間航空を管理する機関、つまり航空局設置に関する事項を調査審議することを目的に設置された。そしてこの委員会によって「航空局管制」が公表され²⁶、1920年8月1日、日本で最初に民間の航空事業の指導を行う航空局が新設されたのである²⁷。その管制の第一条には「航空局は陸軍大臣の管理に属し軍事航空を除くの外航空事業の指導奨励保護及監督、航空の取締並航空に伴う施設に関する事務を当する」とあり、航空局は陸軍の管理下に置かれてはいるが、軍事航空を除いた部分だけ、つまり民間飛行に関して管理するということが示されている。以前より民間飛行士は存在していたが、航空局の設立とともに、軍事的飛行とは異なる方向に向かうことになったのである。これより以前は軍事航空と民間航空ははっきりと区別されず、その境界に曖昧なところがあったが、航空局が定め

²⁰ 日本航空協会編『日本航空史（明治・大正篇）』前掲、p. 21。

²¹ 同上、p. 45。

²² 同上、p. 46。

²³ 日本航空協会編『協会75年の歩み:帝国飛行協会から日本航空協会まで』日本航空協会、1988年、p. 57。

²⁴ 酒井正子、前掲論文、p. 95。

²⁵ 日本航空協会編『日本航空史（明治・大正篇）』前掲、p. 472。大蔵省印刷局編『官報 第二千七百七十六号』印刷局、1919年11月5日、p. 79。（国立国会図書館デジタルコレクション <http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/2954289>）2019年9月15日アクセス。

なお、ここでは『官報』に基づき、航空局の沿革のなかでも飛行士操縦士免許資格が定められる過程までの流れに注目するが、『航空統計年報 昭和8年度（第4回）』逓信省航空局編纂1935年3月、pp. 256-262に「航空局沿革」が載せられ、大正9年から昭和8年までの詳細内容が年ごとに書かれているので参考にされたい。（国立国会図書館デジタルコレクション <http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/1076267>）2019年9月15日アクセス。

²⁶ 大蔵省印刷局編『官報 第二千三百九十九号』印刷局、1920年7月31日、p. 705。（国立国会図書館デジタルコレクション <http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/2954512>）2019年9月15日アクセス。

²⁷ 日本航空協会編『日本航空史（明治・大正篇）』前掲、p. 472。秦郁彦編『日本官僚制総合事典』東京大学出版会、2001年、pp. 413-414などにも指摘されている。

られることによって軍事飛行と民間飛行は法規上でも明確に分離されることになった。また、民間飛行も国の制度のなかに入ることになったといえよう。こうして制度のなかに入った民間飛行分野で、飛行士に関する規則も定められるようになった。航空局の設置から翌年 1921 年 3 月 18 日に「航空取締規則」が²⁸、4 月 20 日には陸軍省令第十号のうち「航空機操縦士免許規則」が発表された²⁹。この規則により飛行士免許は一等飛行機操縦士、二等飛行機操縦士、三等飛行機操縦士の 3 種類に分類された。

また、航空局は、1923 年 3 月 31 日の『官報』における勅令第二百二十三号によって航空局管制が改正され、陸軍大臣ではなく、逓信大臣の管理下に置かれるようになった。つまり、陸軍省から逓信省へ移管され逓信省航空局になったのである³⁰。その約三年後の 1927 年 5 月 5 日「航空法施行規則」が定められるとともに航空法が施行されるようになった³¹。航空法には、航空機の検査と登録、乗員、飛行場および航空運送に関する内容が規定されている。また、以前から一等、二等、三等に分類されていたのだが、「航空機乗員試験規則」第八条によって受験資格が「一等飛行機操縦士、航空線操縦士、航空史又は機関紙の技倆証明書交付申請者は年齢十九歳以上の男子、其の他の乗員技倆証明書交付申請者は年齢十七歳以上の者なることを要す」となり³²、女性は一等飛行士免許の受験資格のないことが確認できる。飛行士免許の詳細は下記の表に示す。

	資格の詳細	年齢
一等	一等飛行機操縦士免状を有する者は <u>運送営業用及自家用飛行機の操縦を為すことを得</u>	19歳以上の男子
二等	二等飛行機操縦士免状を有する者は <u>自家用飛行機の操縦を為すことを得</u>	17歳以上の者
三等	三等飛行機操縦士免除を有する者は航空取り締まり規則第十四条に依り <u>地方長官の指定する場所より五十キロメートル以内の場所の上空に於いて自家用飛行機の操縦を為すことを得</u>	17歳以上の者

【表 2-1】各飛行士資格の詳細の対象年齢

上の【表 2-1】を見ると、一等飛行士だけが運送営業用飛行機の操縦ができるようになっている。しかし、一等飛行士になれるのは男性のみであった。そのため、二等や三等飛行士免許だけしか受験資格をもっていなかった女性に、飛行士としての経済活動は当初から疎外されていたのである。こうした点は女性飛行士の活動が目立たない理由にも繋がっていた。

こうした飛行士免許の整備とともに、大正期後半（1920年代初期）には航空学校を開校し、飛行士免許の取得にむけた飛行士養成の教育が民間でも行われるようになった。飛行機による事故は頻発し多くの命が失われたにもかかわらず、大空に憧れる若者たちが民間の航空学校に集っていた。日本の民間飛行士に関する制度の整備や、飛行学校の開設とともに、朝鮮人のな

²⁸ 大蔵省印刷局編『官報 第二千五百八十六號』印刷局、1921 年 3 月 18 日、p. 455。（国立国会図書館デジタルコレクション <http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/2954701>）2019 年 9 月 15 日アクセス。

²⁹ 大蔵省印刷局編『官報 第二千六百十三號』印刷局、1921 年 4 月 20 日、p. 601。（国立国会図書館デジタルコレクション <http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/2954728>）2019 年 9 月 15 日アクセス。

³⁰ 大蔵省印刷局編『官報 第二千三百九十九號（號外）』印刷局、1923 年 3 月 31 日、號外 p. 9。（国立国会図書館デジタルコレクション <http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/2955320>）2019 年 9 月 15 日アクセス。

³¹ 大蔵省印刷局編『官報 第百二號』内閣印刷局、1927 年 5 月 5 日、p. 93。（国立国会図書館デジタルコレクション <http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/2956562>）2019 年 8 月 12 日アクセス。

³² 同上、p. 118。

かでも飛行士になろうとする者がいた。空を飛ぶことへの夢を抱き、飛行術を勉強するために日本における飛行学校に向かう朝鮮人青年たちが存在していた。植民地朝鮮でも飛行機熱は高かったし、空を飛ぶことへの夢を実現するために民間飛行学校や、飛行士免許を選択する人々が現れていたのである。

飛行士操縦士免許と朝鮮人飛行士たち

再び朝鮮の状況に戻ると、1913年奈良原の飛行大会を皮切りに、その後も日本の飛行機およびその他の外国の飛行機が度々来訪し、飛行大会（エアショー）などが開かれた³³。朝鮮の各都市で飛行大会が開かれ「興奮の絶頂」を演出したのはもちろん³⁴、朝鮮人の航空熱をさらに高まらせていくことに結びついていった。

最初に飛行士免許を取得した朝鮮人は安昌男^{アンチャンナム}である。1901年1月29日京城府平洞で生まれた安昌男は、1919年徽文高等普通学校を中退した後に渡日した³⁵。彼が小栗飛行学校に入学したのは1920年9月で、6ヶ月後の1921年3月に卒業した³⁶。そして同年8月航空局で開いた第一回目の航空機操縦士免許試験で、三等飛行士免許を習得したのである。また、1903年5月9日生まれの平安北道義州出身の張徳昌^{チャン・トクチャン}も1920年5月に伊藤飛行機製作所操縦科に入り1921年10月に第1期生として卒業する。彼が三等飛行士免許を取得したのは1922年2月で、朝鮮人として2番目であった。張徳昌は、その後1922年に日本航空輸送研究所が創立されると入社し、旅客機飛行士として勤務した。1925年11月には大日本航空株式会社に入社し、1927年には一等飛行士免許を取得する³⁷。

朝鮮人第1号の飛行士安昌男は1922年12月10日故国訪問飛行を行った。この時は朝鮮最初の飛行士の飛行を見るため約五万人の観衆が集まり³⁸、飛行大会のために臨時列車が運行されるなど朝鮮中が歓迎していた様子である³⁹。また、最初の朝鮮人飛行士の登場は、更なる朝鮮人たちに飛行士になりたいという夢を抱かせることに影響を与えた。本論文の考察対象である女性飛行士李貞喜もこの時の安昌男の飛行大会を見て以来、飛行士になりたいという思いがより強くなったという。飛行機自体が持つ「性格」に加え、朝鮮人飛行士が一人、二人と増えていくことは、朝鮮人若者たちの心を打ったのである。すなわち、朝鮮人飛行士の登場は次々と朝鮮人飛行士が現れることに繋がっていたといえる。安昌男と張徳昌の他、終戦までに朝鮮人飛行士は概ね40人にのぼり、少なくない朝鮮人が日本における飛行学校を経て飛行士になっていた⁴⁰。ところが、飛行途中の墜落事故や飛行士活動をしていくなかで死去していき者もいた。朝鮮人飛行士の一人である愼鏞瑣によると「当時〔1920年代〕の東京の飛行術は幼稚で、墜落者が次々とする一方で、飛行機も陸軍省で使ったものの払い下を受けたのであって壊れやすかった。命を失った者も多く、やっと資金を集め飛行機に乗って飛ぶことができても、何日も経た

³³ その後も日本による飛行機は朝鮮で飛行大会を披露することはあった。例えば、1914年毎日申報社の後援で高左右陸之による飛行大会が開かれ、「千メートルの高い空中で不思議な鷹が飛び上がり、朝鮮では初めて見る光景」と取り上げられている。（『毎日申報』1914年8月19日3面）

³⁴ 「私の履歴書3」『韓国日報』1978年1月27日4面。

³⁵ 崔銀珍「일제강점기 안창남의 항공독립운동」『韓国独立運動史研究 55』韓国独立運動史研究所、2016、p. 96。

³⁶ 小栗飛行学校は、1920年6月に開校した民間飛行学校で、アメリカで飛行士免許を習得した小栗常太郎が設立した。校舎は東京深川区洲にあり、飛行機操縦士の養成の他、宣伝飛行、航空写真撮影などを教育していた。（佐藤一一、前掲、p.78）

³⁷ 戦時には日本陸軍の「猛作戦」要員として活動したが、独立後空軍創設の主導的な人物に大韓民国における第4代目空軍参謀総長になった。（佐藤一一、前掲書、pp. 82-83）

³⁸ 「五万觀衆의 歡呼」『東亜日報』1922年12月11日3面。

³⁹ 「汽車利用의 便宜」『東亜日報』1922年12月9日3面。

⁴⁰ 【別表3】朝鮮人飛行士リスト、pp. 175-184。

ないうちにその飛行機は壊れる。あるいは、飛行する以前から破損してしまうのもあるほど⁴¹⁾であった。このように、飛行機は事故が多く、それによって命を失う者も相次いでいた。

他方、朝鮮人飛行士の活動のなかで目立つのは、日本で飛行士免許を取って以来、中国で活躍をするようになった者が多いことである。安昌男を始め閔成基、田相國、金鍊器、金治珩、鄭再燮、權泰用など、多数の朝鮮人飛行士が中国軍として働いていた⁴²⁾。日本でその飛行士としての経験を高めていく者もいる一方で、中国軍を選択する場合もあった。日本で飛行士免許を取った飛行士たちが中国軍に流れていったことにはいくつかの理由が考えられる。まずは経済的な理由である。日本で多額の資金をつぎ込んで飛行士免許を取っても、三等飛行士は商業的な飛行活動ができない環境であり、二等飛行士の免許を取ったとしても就職は容易ではなかった。そのため飛行士免許を取得した朝鮮人のなかで、職場を求めて中国で飛行士になることを選択した者がいた。当時中国では内戦が多く、軍閥で飛行士を必要としていたため、朝鮮人飛行士を採用することがあったと見られる。例えば、立川飛行学校出身で1929年二等飛行士免許を得た金鍊器は、1930年新義州中国領事の紹介で、国民政府軍政府航空第一隊に入隊していた⁴³⁾。当初飛行士免許の取得後、東京、義州間の郷土訪問飛行を試みたが、経済的な理由で挫折した後のことであるという⁴⁴⁾。また、経済的な理由だけではなく、民族的な意識を持って「抗日」を目的に中国軍に入隊することもいた。金治珩の場合、日本の伊藤飛行機研究所で修業している間、朝鮮の自主独立に関する信念を吐露していたことを、同じ時期に飛行学校に通っていた藤田武明は記憶している⁴⁵⁾。彼はのちに上海に行くことを選択し独立志士になる⁴⁶⁾。

朝鮮人が中国で飛行士として就職するには、独立団員の紹介がなければ難しいという状況であったと見られる。例えば、日本で飛行士免許を取った一人である田相國は、1931年頃から中国陸軍で飛行士として勤めていた。1936年作成された中国軍官学校事件に関する「證人趙鳳元訊問調書⁴⁷⁾」には、「朝鮮ノ青年カ支那ニ渡リテ直チニ軍官學校ニ入學スルナラ獨立團關係ノ中国軍官學校ニ入學スルモノガアリマシテ而モ獨立運動者ノ紹介カ必要ナノデアリマス。故ニ杭州飛行學校モ獨立團員タル者ノ紹介ヲ要スルノガ當然」という意見と、田相國の「就職」に独立団員の紹介があったと推測される内容がある⁴⁸⁾。朝鮮人飛行士たちが飛行士として中国軍に入隊することにおいて、朝鮮独立団体との接点が「生じる」という状況が見て取れる。

日本で飛行士免許を得た後、中国軍の飛行士として活動をするようになった飛行士たちにとって、経済と民族、もしくはその他の問題、どれが先立っていたかというのは各自異なっていただろう。また、その裏で命を失っていく者も少なくなかった。生き残った彼らのなかでは、再び朝鮮に戻った場合もあれば、戦前、戦中を通して中国で活動した場合もある。敗戦後には、独立した韓国に戻って航空界の主役になった者もいれば、また分断された朝鮮半島で北朝鮮を

⁴¹⁾ 慎鏞瑣「航程三千里・飛行15年-나의飛行家로서의感懐」『三千里7(6)』1935年7月、p.140。

⁴²⁾ 日本で飛行士免許を取った飛行士だけではなく、当初から中国の飛行学校に入学し、卒業後中国軍として活動する朝鮮人も少なくなかった。中国の飛行学校の場合、中国語さえできれば、朝鮮人でも入学ができ、官費で教育が受けられたという。また入学に際しては独立運動家や臨時政府関連者の紹介が多かったようである。

⁴³⁾ 「中国革命戦線에活躍하는朝鮮人天才飛行家,国民政府航空中佐金鍊器氏」『三千里4(7)』三千里社、1932年7月、p.10。

⁴⁴⁾ 同上。

⁴⁵⁾ 宋錫禹『雲雀の証言 韓国草創期民間航空史話・日本版』酣燈社、2001年、p.10。

⁴⁶⁾ 同上、p.4。

⁴⁷⁾ 国史編纂委員会編『韓民族獨立運動史資料集45巻中国地域獨立運動 裁判記録3』国史編纂委員会、pp.315-316。なお、趙鳳元は独立運動家金料奉の元妻で、1932年(昭和7年)頃彼が南京方面で独立運動をする頃上海のアジトを任された人物である。

⁴⁸⁾ 彼らが独立団体と関連を持って中国で活動するようになったことは認められるが、全てが独立運動家であったと一括りにしてしまうことは避けなければならない。

選択した者もいる。つまり、彼らの経験は一概にまとめることはできず、多様なものであった。また、朝鮮人飛行士たちの多くは、人々の記憶や歴史の舞台から忘れかけられている。

ところが、この時期の朝鮮人飛行士たちの選択した道は、空を飛ぶたいという共通の夢を持っていたことによる。また、その夢の実現のために「朝鮮を離れる」ことを余儀なくされた点は、朝鮮人飛行士誰もが直面していた植民地朝鮮人という現実によるものであっただろう。また、当時の朝鮮の状況では、空を飛ぶたいという憧れを実現するためには、日本に行くことは重要なアプローチの一つになっていた点も指摘できる。

朝鮮人飛行士たちにとって飛行士になりたいという目的はそれぞれ違っており、その過程も勤め方も様々であった。その状況において朝鮮人として彼らが持つ限界は確かに存在していた。しかしながら、境界を超えて、それぞれの目的と夢の実現を目指し、ダイナミックな人生を歩んでいった彼らすべてが、近代を生き抜いた朝鮮人飛行士たちなのである。

小括

本章では、朝鮮で飛行機、飛行士が語られる過程および朝鮮人飛行士たちについて考察した。第1章に続く、女性飛行士が登場する背景として位置づけられよう。

まず、第1節では、植民地になる以前から日韓併合以降まで、朝鮮で飛行機がどう語られていたかという点について注目した。『皇城新聞』や『大韓毎日申報』における飛行機関連記事を通して、20世紀の初頭、世界初の動力飛行機が発明される以前から、朝鮮でもわずかながら飛行機に対する関心が存在していたことが明らかになった。また、飛行機に関する関心がより高くなったのは、1909年頃からであり、飛行機が様々な面で活用できるものとして注目されていた。とはいえ、この時期の飛行機は未だ朝鮮と関連のあるものとしてではなく、もっぱら海外の状況として捉えられていた点が指摘できる。一方で、1910年の日韓併合によって飛行機に対する朝鮮内の関心は日本の飛行機に向けられ、日本の飛行機を取り巻く事情と関わり合いを持つようになった。この時期朝鮮が（メディアを含む）本格的に日本の統治下に置かれたこと、また日本の航空界が飛躍的に発達した点が相まって、日本の飛行機は朝鮮に積極的に紹介される。つまり、植民地化とともに日本の飛行機は、朝鮮へ影響を与えるようになったのは確かだといえよう。しかし、日本の飛行機が一方的に朝鮮へ流入されたのではなく、その以前から存在していた朝鮮内の飛行機への関心に伴い、新たな飛行機のイメージが作り出された点が指摘できる。また、日本の飛行機が朝鮮のものであるように捉えられて行く過程において、李王朝は媒介役を果たした。李王朝を用いて飛行機を宣伝しようとする「本来の」意図とは関係なく、飛行機は朝鮮的なものとして吸収され、実際の飛行機が朝鮮人と接点を持つようになる。こうした飛行機が生み出す効果は、朝鮮人の想像力が刺激されるという面におき、彼らの近代体験に繋がる。また、もう一つの大きな効果は、朝鮮人に飛行機に対する憧れを持たせ、結果として朝鮮人飛行士が登場したことである。

第2節では、飛行機による想像力や憧れを持つ朝鮮人たちが、日本の飛行機をめぐる制度に編入される過程、つまり、日本の飛行学校を経て飛行士免許を取得した朝鮮人飛行士たちに注目した。そのため、まず日本の飛行士免許および飛行機をめぐる状況について、航空史関連研究に基づいて概観した。日本で民間飛行が整備された後、飛行士になった朝鮮人は、安昌男をはじめ、戦前・戦中に40人あまり存在する。また、飛行士免許を取ることで民間飛行という制度内に入った朝鮮人たちのなかでも、その制度内に残った者もいれば、そうでない者もいた。彼らにとって「飛ぶこと」は、経済的な活動であり、あるいは民族的な抵抗を表すものであった場合もある。そのため、彼らは日本各地で、またはその他の地域で飛行機を操縦していた。

一方で、二等飛行士でとどまっていた二人の朝鮮人女性飛行士たちは、飛行機で経済活動を行うことはできず、また「民族的な使命を尽くす」ということもなかった。こうした点からす

ると、女性飛行士という存在は「飛ぶこと＝経済」「飛ぶこと＝民族」という二つの軸の交差点だけには位置づけられない曖昧な立場にいたといえよう。だが、数多くの朝鮮人飛行士のなかで、朝鮮人女性飛行士に対する注目は際立っていたのはなぜだろうか。そこで、第1章で考察した当時の女性をめぐる環境に注目すべきである。女性の社会活動自体が見世物的であったという点が、朝鮮人女性飛行士が注目される触媒になった。つまり朝鮮人女性飛行士は、飛行機に対する憧れやそこから体験できる近代とともに、ジェンダーの問題が強く関わる立ち位置にいた。

第3章 女性飛行士朴敬元の半生（1901-1933）

はじめに

本章と第4章では、植民地期朝鮮の女性飛行士、朴敬元、李貞喜、それぞれの半生について考察したい。彼女たちはそれまでの女性に課せられた儒教的家父長制の規範を超え、一様に「革命的な」人生を送ったともいえる。

朴敬元は「朝鮮の最初の女性飛行士」として、また「日本を代表する女性飛行士」として、航空界における女性の先駆けとなっていた。植民地朝鮮と帝国日本の狭間を行き来しながら、どちらにおいても名を上げ、旧習に捉われない生き方を実践していた。だが、こうした「近代的な女性」としての生き方を残して、郷土訪問飛行を兼ねた日満親善・皇軍慰問飛行の途中で墜落死するという末路を遂げたのである。こうした点から現在韓国で朴敬元は「韓国の先覚となる女性」でもあるが「帝国主義の協力者」という二つのイメージの間をさまよっている。また、前者に対しては「朝鮮人として民族意識を持って、植民地という限界を乗り越えた人物」であることが強調され、後者に対する議論の場合「個人の欲望と民族の利害が一致していなかった¹」という相反した見解がなされている。だが、こうした見解はどちらも現在韓国における政治的状況や歴史認識と繋がっており、女性先駆者、親日人物といった二つのイメージはそのなかでそれぞれ言説化された朴敬元の姿にほかならない。一方で、日本で朴敬元は昭和初期にもっとも活動が目立った女性飛行士であること、つまり日本の飛行士の枠組みで論じられている。当時朝鮮が日本の植民地であり、制度上「同じ枠組みに入っていた」という理解から、当時の朴敬元を日本の女性飛行士とするのは「当然の」こととされうるかもしれない。しかし、既存の植民地期研究において、実際に朝鮮と日本の間に様々な差異が存在していたことは明らかになっており、植民地期の朝鮮人飛行士を日本人飛行士と同一視して考察することは適切ではない。従来の「朝鮮の」または「日本の」女性飛行士、あるいは「先覚者」または「親日派」という図式は互いに重なることがなく、むしろほとんどの場合対立する関係のようにと捉えられてきた。また、どちらかが議論される際に、片方は意識的にあるいは無意識的に考察の対象から外してしまう現状である。「どちらかであった」と指摘することは容易だが、そうだとすればいつまでも朴敬元の全体像を見ることはできず、同じ対象をして各々異なる「虚像」を作り出すことに終始してしまうのではないだろうか。ここでは、こうした視座を乗り越えてより「様々な」朴敬元像を探ることを試みたい。

一方で、李貞喜は飛行士になった初期の頃に「少女飛行士」「日本最年少の女性飛行士」などと修飾されたが、女性としては最上レベルである二等飛行士免許を取った途端に、飛行士生活をやめることを宣言した。その後舞踊家、運転手などの「近代的な」職業を転々と経験し、女性に対する理解のない社会を大胆に批判した。また、失恋やそれによって自殺を図ったという「噂」があったが、その後一転し、再び「朝鮮唯一の女性飛行士」に戻ったことで世間の関心を浴びた。以後、独立後の韓国で空軍大尉として「女性航空教育隊」の隊長になる李貞喜だが、朝鮮戦争中に拉致され、平壤で銃殺されたであろうという証言だけが残るまま、今までの歴史研究では注目されてこなかった。

朝鮮人女性飛行士は、被植民者の朝鮮人であることもさることながら、儒教的家父長制の規範を強く受けた朝鮮人女性であるという状況を越えて、飛行機を操るという近代的な経験および、伝統的な女性像を破るといった主体的な生き方を実現させていた。また、波乱が多かったともいえる二人の人生には、女性の様々の経験とありさまが現れている。

¹ 加納の先行研究では、個人の欲望のため「民族魂」を下位におくしかなかった朴敬元の葛藤を表している。

そこで、本章と続く第4章では、今まであまり注目されてこなかった二人の朝鮮人女性飛行士の半生を、植民地期朝鮮における女性の経験として注目しつつ近代的な女性研究全体の深まりを踏まえながら二人の女性の人物像を提示してみようと思う。今までゴシップ的にしか扱われなかった二人の朝鮮人女性飛行士がどのような人物であり、いかなる活動をしたかについて総合的に見るのが期待できる。これによって、第一義的には、当時朝鮮における二人の女性の経験を見ることができ、さらに植民地期朝鮮で女性が近代の主体となっていく過程が見えてくると考えられる。

まず、本章では朴敬元に焦点を当て、彼女が飛行士となっていく過程およびその活動に注目する。今までの先行研究においては、日本と朝鮮両方における彼女の履歴を合わせて考察したものはなかった。また彼女の主な履歴について言及はあっても間違っただけの情報が多く確認できる。そのためここでは朴敬元の履歴や活動を改めて掘り起こすことで、その半生を人物史的な観点で述べるとともに、先行研究における間違いの訂正に繋げたい。

第1節 飛行士以前の朴敬元

(1) 家族関係および学歴

朴敬元は1901年6月24日慶尚南道大邱府徳山町63番地で父朴業伊、母張斗禮の間に生まれた。戸籍謄本における家族は、父朴業伊(1917年死亡)、母張斗禮、そして長女南守(1894年生、1918年結婚)、次女甘伊(1896年生まれ)、三女小藍伊(1897年生)四女俠伊(1899年生、1919年結婚)、1901年生まれの朴願筒(1929年敬元に改名、1933年死亡)、長男相勲(1905年、1917年戸主になる)である²。加納および高橋が確認した朴敬元の弟朴相勲の戸籍謄本によるものである³。朴敬元は6人兄弟の五女で、その名前が「願桶(원통)」であったが、悔しいという意味の「冤痛(원통)」の当て字であるだろう。おそらく男子選好思想があった朝鮮社会で、5人目も続いて女の子が生まれたためにこのような名前が付けられたと推測できる⁴。また、戸籍謄本におけるその生年は1901年になっており、当時の新聞および日本で通説として受け止められている情報と一致している。他方、朴敬元が朝鮮で通った信明女学校の学籍簿には彼女の生年が戸籍謄本と異なる1897年と記録されている⁵。これに対し、加納は当時の役所の記録の管理が徹底していなかったことを指摘し、学籍簿にある1897年が朴敬元の生まれ年だと断定している。加納は1923年朝鮮で戸籍令が実行されたことから、朴敬元が自ら意図的に1987年から1901年として届けた可能性を示しており、その理由として女学校に入学した時にすでに定められた学齢を超えていたことが気になったからであろうと推測している。しかしながら、学籍簿の記録が必ずしも正確であるとはいえず、高校の学籍簿以外の記録においては統一して1901年になっていること、そして姉妹たちの生年を考慮すると、1901年が彼女の生まれ年であることを否定する根拠はやや足りないのではないかと考えられる。二つの記録において4歳の差はあるが、朴敬元が飛行士になるため来日し注目され始めたのが1925年前後で、いずれにせよ20代半ばから後半の年でそれほど「若く」ない年齢であったといえる。また、学籍簿におけるその父母の

² 加納、前掲書、pp. 19-20。

³ ここで戸籍謄本とは、加納の『越えられなかった海峡-女性飛行士朴敬元の生涯』および、平木『飛行家をめざした女性たち』、高橋『韓日交流』に確認される、朴敬元の弟朴相勲の戸籍謄本である。

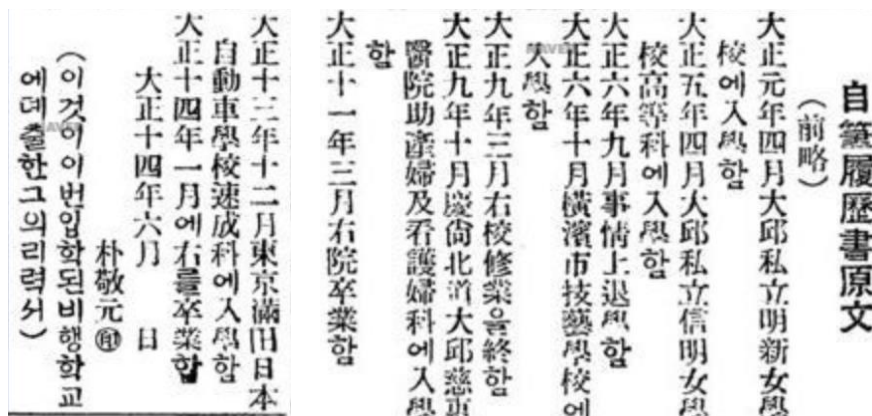
⁴ 加納、前掲書、p. 31。

⁵ 朴敬元が通っていた信明女学校の後身は信明女子高等学校だが、1952年信明女子高等学校と南山女子高等学校の二つの学校に分かれた。また、古い学籍簿は南山女子高等学校にあり、1991年加納によって朴敬元の学籍簿が確認された。また、戸籍謄本に関しても加納が訪れた1991年には、他人のものでも特に制約なく発行してもらえたが、現在は個人情報管理の面で提供してもらえなくなっている。本稿では、必要に応じて加納の研究における内容を引用する。

名前は、戸籍謄本と異なり、父朴徳興、母は張七男と記されている⁶。両者の記録になぜ違いがあるのかは不明であるが⁷、こうした点で、学籍簿の記録が必ず正確だとは言い難い。

次に、家庭の経済的な状況に関して見てみたい。朴敬元が飛行士として知られた後、日本では「裕福な家庭だったので、充分な仕送りがあった⁸」というイメージが広がっていたようである。しかし、当時の朝鮮の新聞には、家からの仕送りはなく運転手や巡回看護婦などの仕事をしながら苦学をしている様子が記されている⁹。また農家出身であったことが確認できる¹⁰。一方で、学籍簿には父の職業が「木工」となっている。加納の追加調査では父が家具職人であったことが分かったという¹¹。その家柄について「封建的見方からしても階級的にも人々に大いに尊敬されるような条件がなく、むしろ特権階級の人々によって無視されてきた¹²」という新聞記事の内容から見ると、朴敬元は両班などの上流階層ではなかったと見られる。また、同記事において「幼い頃に社会における階級的な差別などに気がつかず看護婦生活をしてきたが、もの心がついた頃にはこうした状況を乗り越えるために成功を求めている」ということ、そして「他の誰もが可能ではない意外な驚くべきことを自ら誰よりも先に着手す¹³」ることを求めているとあることから、身分の低さを乗り越えるために成功を求め、飛行士になろうとしていたことが分かる。すなわち、その家柄や身分が「低かった」からこそ、飛行機という誰もができない「新しいもの＝近代」を背負って、伝統的な価値観のなかにある差別や身分の不平等を克服することを希求していたのではないだろうか。

また、朴敬元の学歴について見てみると、彼女が紹介された初期の記事における履歴書は次の【図 3-1】の通りである。



【図 3-1】1925年7月9日『東亜日報』の記事に掲載された朴敬元の履歴書

⁶ 『大邱人物紀行』の68頁にある朴敬元の学籍簿による。なおこれは加納が確認したものと同様と見られる。(イ・ジョンウン 『대구 인물 기행』 학이사, 2014) なお、平木の著書において「母張斗禮は朴徳興との間に二人の娘を設けている」とある(平木『飛行家をめざした女性たち』前掲, p. 129)。この「4人」の関係は不明である。

⁷ おそらく、朝鮮では名前(이름)のほか、小さい時に呼ばれる児名(아명)が存在していたためであるかもしれないが、その詳細は確認する術がない。

⁸ 平木国夫『日本飛行機物語。首都圏篇』冬樹社、1982年、p. 130。

⁹ 『東亜日報』1925年12月12日2面。

¹⁰ 『毎日申報』1925年7月9日2面。

¹¹ 加納、前掲書、p. 28。

¹² 『朝鮮日報』1933年8月10日夕2。

¹³ 同上。

戸籍謄本通り 1901 年生まれだとすると、1912 年 10 歳の時に大邱にある明新女学校に入学し、1916 年 14 歳の時に信明女学校高等科に進学したことになる¹⁴。1917 年 8 月に父親が死去、その一ヶ月後の 9 月朴敬元は女学校を中途退学した。女学校の学籍簿における入学退学の時期は、上記の履歴書の内容と一致している。学籍簿における退学の理由は「財政無故」であることから、家計支援者である父の死後、経済的な困難があったことが考えられる¹⁵。またそれと同時に保証人の不在も退学の理由として考えられる。既述した学籍簿の保証人欄には、洪承漢（職業：牧師）という名が書かれている。彼は、1912 年から南城町教会の最初の朝鮮人牧師として勤めていた人物である¹⁶。洪承漢が中国山東省へ宣教師として行くことになって、5 年ほど勤めていた大邱の協会を離れた時期は 1917 年 9 月末で、朴敬元が女学校を退学した時期とほぼ一致する¹⁷。偶然かもしれないが、父の死だけではなく保証人の海外赴任も、彼女の退学や日本へ行くという決心に影響を与えた可能性があると考えられる。

（2）第一回目の来日、そして、横浜技芸学校

上記の【図 3-1】の履歴書によると、朴敬元は退学をした 1 ヶ月後の 1917 年 10 月に日本に渡り「横浜技芸学校」に入学したことになる。現在この「横浜技芸学校」に関する詳細なことは把握できない。先行研究で加納は横浜の学校関係の資料を調べ、該当する女学校名が見当たらないことから、この学校の存在を否定している¹⁸。

この時期の「技芸学校」とは刺繍や裁縫を中心とする女性教育を行った教育機関であった。例えば 1892 年大阪では「文部省において大いに工業進歩を企画し明年度の予算中大阪技芸学校新設費を置き、また全国各府県において技芸の発達を図るべき相当の学校に対し幾千の保護金を与える¹⁹」という技芸学校の活性化を促す動きがあった。また、1901 年 10 月 5 日『読売新聞』に「東京市女子技芸学校」が開校されることが紹介されており「結婚の準備を為すの学校とみて差し支えない」と定義され、その教科科目の内容には「修身、国語、算術はもちろん、その他主に家庭に直接関係ある家事経済、育児衛生を始め、裁縫、編み物、刺繍など」があったことから²⁰、この時期日本各地で「技芸学校」という名で女性に対する家事や、その他の実用教育が行われたことが分かる。横浜の場合、加納の調べた通り「横浜技芸学校」、「横浜市技芸学校」、「横浜技芸女学校」に該当する学校はない。しかし 1899 年、当初「横浜技芸学校」という名称で設立計画があった学校が²¹、のちに「横浜女学校」と改称され開校したことが確認できる²²。

また、次のページの【図 3-2】における A の横浜女学校の生徒募集広告を見ると、横浜女学校には本科と技芸科があり、前者は 4 年制で高等女学校と同じ程度の教育課程であり、後者は 2 年

¹⁴ 信明女学校は、1907 年アメリカ長老教会によって設立された学校である。この時期宣教師を中心に展開された教育活動の一貫であった。

¹⁵ 加納、前掲書、p. 22 で最初にこうした意見が言及されている。

¹⁶ Harry A. Rhodes “History of the Korea Mission Presbyterian Church U.S.A. VOL I 1884-1934” Seoul ; Chosen : Chosen Mission Presbyterian Church U.S.A., 1934, p. 181. ; 洪承漢に関しては、朝鮮基督教初期の宣教師であったとする記録が多数あるが、大邱にいた時期に教育支援活動に関わったことなどについての詳細は確認できない。朴敬元の保証人欄に彼の名前が書いていることや大邱にいた時期を考えると、二人は関わりがあったと思われる。

¹⁷ 「個人消息」『基督申報』1917 年 10 月 10 日 6 面。なお、『基督申報』は朝鮮語版である。

¹⁸ 加納、前掲書、p. 12。

¹⁹ 『読売新聞』1892 年 8 月 19 日 朝 1。

²⁰ 『読売新聞』1901 年 10 月 3 日 朝 1。

²¹ 『読売新聞』1898 年 12 月 25 日 朝 2、『読売新聞』1899 年 2 月 13 日 朝 2。

²² 『読売新聞』1899 年 1 月 21 日 朝 2。

女生徒募集
 規則入用の向の郵
 券貳錢送附を要す
 來九月本科(高等女學校程度)一、二、三、四學年及技藝
 科(裁縫、造花)一、二學年へ入學を許す
 横濱市補助
 横濱市入學を許す
 日出町**横濱女學校**

A. 1901. 8. 13 日

生徒募集
 裁縫、造花、刺繡、編物、各本科及選科
 九月一日授業開始
 東京市下谷區谷中初音町四丁目**東京市立第一女子技藝學校**

B. 1911. 8. 25

大妻技藝學校生徒募集
 新築落成
 科目 家政部(入學四月十月) 裁縫部、手藝部、(木製部) 手藝部、手藝部以上入學毎月幼稚園併置
 東京市豊島區上六番町七番地(特別書院)
 電話 豊島區 一三二〇 電話 豊島區 一三二〇

C. 1918. 3. 3

【図3-2】『読売新聞』における
技芸学校生徒募集広告

の課程で裁縫、造花などの教育が行われていたことが掲載されている²³。また、【図3-2】のB、Cにあるその他の技芸学校の募集にも「裁縫、造花、刺繡、編み物」などが主な授業内容として掲載されている。

また、朴敬元が最初に来日した頃である1917年の新聞記事において「二つの技芸学校」という見出しの女学校探訪記事が掲載され、「共立女子職業学校」と「女子美術学校」が紹介されている²⁴。前者は「婦人に必要な家事と技芸を」主に教え、後者は「日本画、洋画、あるいは裁縫など」を教えるところであった。この「美術学校」や「職業学校」のように、その学校の名に技芸学校と明

示されていないところも技芸学校の枠組みに入っていたのである。ここから技芸学校とは、その範疇がやや広く、各種女性教育を担当する学校であったと理解できる。また、朴敬元が通ったところについて「某刺繡学校」と記されている記事もあり²⁵、刺繡を中心とする技芸学校、もしくはそれに相当する教育機関であったと考えられる。つまり、朴敬元はこの時期女性に対する実用教育を担当する課程に通っていた可能性が高い。また、加納は『航空殉職録²⁶』における朴敬元の履歴では「横浜笠原工芸講習所卒業」となっていることから、この「学校」について「笠原商店の笠原庄太郎が開設した職業養成所ではないかという推測」から、教育機関ではなく、横浜にあった布の工芸品を作る職工養成所であった可能性を示している²⁷。さらに加納の著書には、朴敬元がこの時期日本に行ったのは、父の死後経済的に困窮し、大邸で朝鮮人女性に養蚕産業を奨励していた美輪如鉄の紹介で出稼ぎに行ったと論じられている。しかし、この部分に関しては、あくまでも人物伝におけるストーリーであり、著者の推測による内容であることに注意しなければならない²⁸。現在詳細が把握できない状況で、この「学校」が教育機関ではなかったという判断を下すのは妥当ではないと考えられる。また、新聞における履歴にだけで

²³ 『読売新聞』1901年8月13日朝6。なお、朴敬元が通った「横浜技芸学校」が横浜女学校であったとは限らないが、当初「横浜技芸学校」という名称で開校予定されていたこと、またそのなかで「技芸科」があったことは注目できる点である。

²⁴ 『読売新聞』1917年1月30日朝4。

²⁵ 『朝鮮日報』1933年8月9日朝2。

²⁶ 浅田禮三編『航空殉職録民間編』航空殉職録刊行会、1936年、p. 139。なお、朴敬元に関しては pp. 138-140にあるが、航空殉職録における内容は正確な調査によるものではなく、当時一般的に語られていた話が載せられている傾向がある。

²⁷ 横浜技芸学校、また笠原工芸講習所という名称に当てはまる当時の教育期間が把握できない中、加納は「横浜笠原工芸講習所」を、笠原商店で管理する繊維商品の製造・輸出につとめる「職工養成所」であった可能性を示している(加納、前掲書、p. 15)

²⁸ 加納、前掲書、pp. 72-76。加納は同書の p. 15 に「横浜市史関係や家具商組合などの関係者に問い合わせたが、結局、笠原商店の笠原庄太郎が開設した職工養成所ではないかという推測以上のことは分からない」と、事実が分からないことが明らかにされている。つまりこの内容は、著者が示しているようにあくまでも「推測」である。先行研究のところで指摘したように、韓国や日本における朴敬元に関する出版物、またインターネット記事は加納があくまでも「推測」した内容を無分別に引用し「事実のような情報」として発信していることには注意しなければならない。

はなく、彼女の死後に発行された追悼録にも、何人かの知り合いによって彼女が横浜技芸学校出身であると示されていることから、朴敬元が活動していた当時、彼女が横浜技芸学校に通っていたことに対して異論や疑いはなかったようである。そのため技芸学校のことは、出稼ぎではなく「教育期間に通っていた」可能性が高いのではないだろうか。また、朴敬元が朝鮮の女学校を退学してから1ヶ月後、そして父の死の2ヶ月後日本に行ったのは、経済的な理由による可能性もあり得るが、家父長制によるしがらみから逃れることができたため、女性一人で日本に行くことができたとも考えられる。朴敬元のこの時期の来日は、飛行士になるのとは直接的な関連はなかったと思われるものの、この時期日本では航空に関する制度が整備され始め、飛行学校が次々と設立されるなど、民間でも飛行機に関する関心が高まっていた時期であったから、間接的には影響を受けたと思われる。この技芸学校に通うため日本に滞在していたのは2年半くらいで、1920年3月に経済的な理由でこの技芸学校を「終え²⁹」朝鮮に戻ることになる。

(3) 再び朝鮮へ、看護婦生活

再び朝鮮に戻った朴敬元は³⁰、1920年10月大邱慈恵医院助産婦及看護婦科に入学し、1年半くらい看護師の講習を受けて1922年3月に修了した。同時に慈恵病院で看護婦として働き始め、1924年5月まで続けていた³¹。看護婦として勤めていた時は優秀で看護婦主任になっていたという³²。また、大邱商工会議所副会頭吉田由己が「初めて飛行士となった時、見慣れた看護婦服の白衣は飛行服にぬぎ更へられた姿を私共はめずらしげに眺めるのみでした³³」と、朴敬元が飛行士になる以前大邱で看護婦として勤めていた時期のことを回顧していたことから、飛行士になる前に大邱では看護婦をしていたことが間違いないこととして確認できる。看護婦になったのは医師として働いていた弟の推薦によるものだったという話もある³⁴。また、看護婦を今後の職業として選択した可能性もあれば、飛行学校に通うための資金作りであったことも考えられる³⁵。当時看護婦も、近代とともに出現した女性の職業の一つであった。朝鮮初期の新女性として知られている金一葉^{キム・イルヨブ}も東大門にある婦人病院で看護師になるための教育を受けたという説があり³⁶、また日本の女性飛行士本登勝代なども看護婦としての経験を有している。1920年代朝鮮の看護婦の給料は、公設病院の場合月給15～30円、私設病院は20～40円くらいだったので³⁷、短期間で飛行学校の費用をまかなうためにもうってつけの職業であったかもしれない。しかしながら、朴敬元が看護婦生活をしていた時期や、やめた詳しい経緯については明らかになっていない。看護婦生活を止めた直後、再び日本に行き飛行学校に入学しようとしていたことから、飛行士になる目的で看護婦をやめたと考えられる。彼女自身の回想によれば「初めて飛行家になろうとした時は、家へは専門学校に入る事として東京に出て来た³⁸」という。ここからも、朴敬元は朝鮮を離れる前にすでに飛行士になろうと決めていたことが分かる。また、家へは「専

²⁹ 朝鮮語の記事においては「終함」となっている。これは学校の過程を全て終えたという「卒業」ではなく、途中でやめたことを示す。

³⁰ 朴敬元が初めて新聞で紹介された頃の朝鮮日報の記事には、3年間勉強に励んだが、学費に困り朝鮮に戻ったとなっている（『朝鮮日報』1925年7月9日3面）。以降の記事において「卒業した」という話もあるが、おそらく卒業はできずに朝鮮に戻った可能性が高い。

³¹ 『毎日申報』1933年8月10日夕2面。1924年5月まで看護婦として勤務したとある。

³² 『朝鮮中央日報』1933年8月10日2面。

³³ 相羽有、前掲書、p. 71。

³⁴ 『朝鮮中央日報』1933年8月9日2面。

³⁵ 加納、前掲書、pp. 14、88。

³⁶ 『韓国女性史』梨花女性大学校出版部、1972年、p. 373。

³⁷ 「女子職業案内, 돈 업서서外國留學 못가고就職 할 곳은 몇치나 되는가」『別乾坤(5)』1927年3月、pp. 103-104。

³⁸ 『東京朝日新聞』1931年9月22日朝2。

門学校に入る」と伝え、飛行士になりたいという話を周りに直接言わず、婉曲に言った様子からは、当時の朝鮮で女性が飛行士になるという話は「荒唐無稽」なことと捉えられる可能性が高く、摩擦を避けるための言い回であったことが窺える。

第2節 飛行士朴敬元の活動

(1) 日本飛行学校と飛行士免許

1924 年来日した朴敬元は、12 月に東京蒲田にある日本自動車学校に入学した。ここで、朴敬元と後述する李貞喜が通った日本飛行学校および日本自動車学校について見ておきたい。日本飛行学校は 1917 年 1 月 4 日、校長相羽有が民間飛行家玉井清太郎とともに羽田に日本飛行学校を開校したことから始まる。1917 年 2 月頃には 10 人余りの練習生がおり、また構内工場では飛行機製作がなされていた³⁹。しかし、約 3 ヶ月後の 5 月 20 日、玉井清太郎が飛行の途中、突風のため真っ逆さまに墜落し、機体が粉碎する事故で死亡した⁴⁰。「盟友と新造機を一瞬にしてうしな」った相羽は一時的に飛行機事業から手を引くことになった。その後日本飛行学校の再興を企画していくなか、まず日本自動車学校を創立したのである⁴¹。1917 年後半から、当学校が「自動車運転手養成」と自動車運転教育生を募集することとともに、『飛行機講義録』という教材販売をしていたことが新聞広告を通して分かる。その当時の日本飛行学校の重要事業を把握できる新聞広告のいくつかを次のページの【図 3-3】に載せたい。



【図 3-3】『読売新聞』における日本飛行学校、自動車学校の広告⁴²

³⁹ 『読売新聞』1917 年 2 月 13 日 朝 5。なお、次にある相羽に回顧では 1916 年となっている。相羽有「羽田飛行場の生い立ち」日本航空協会編『日本民間航空史話』日本航空協会、1966 年、p. 31。

⁴⁰ 『読売新聞』1917 年 5 月 21 日 朝 5。相羽有「羽田飛行場の生い立ち」前掲、p. 33。

⁴¹ 相羽有「羽田飛行場の生い立ち」前掲、p. 33。

⁴² 1917 年には飛行機講義録の販売および運転学校の生徒募集に注力していた様子である。1924 年には立川分校もあり、飛行士養成機関として再び成り立ったことが分かる。

上記の広告にあるように、日本自動車学校の課程は本科と速成科に分かれていた。速成科は自動車運転術を学ぶ2ヶ月コースであった。上記の【図3-3】におけるCの「速成科」募集の広告には学費が「低廉」と書かれている。朴敬元は最初にこの速成科に入り、その後修繕技術を学ぶ「本科」へ進んだものと見られる⁴³。日本飛行学校長の相羽有の回想によると、自動車学校に通っていた時の朴敬元は「可愛らしい洋服姿で」「社交性が発達せずに」目立たない存在であったという⁴⁴。日本自動車学校本科へ入学した時も「百余名の学生たちに紛れて」おり「引込思案の人」であったと記憶されている⁴⁵。『東亜日報』の履歴書においては朴敬元が自動車学校を入学したのは1924年12月で、卒業したのが1925年1月となっているが、これはおそらく速成科のことであり、通常2ヶ月コースだったので、卒業時期は1月末を意味するだろう。速成科を卒業した後から【図3-1】の履歴書が作成された1925年6月までに、朴敬元は本科（自動車修繕技術を学ぶ）を終え、今後日本飛行学校正科に入学する予定であったと見られる⁴⁶。日本飛行学校正科は自動車学校と同様に蒲田にあり、飛行機に関する地上教育や理論を学ぶ2ヶ月の課程であった⁴⁷。また、卒業までの費用は入学金（5円）と授業料（10円）、実習費用（70円）を合わせて85円が必要であった⁴⁸。飛行士になるためには、この正科を卒業し（もしくは、それと同等以上の実力のあるものが対象）、立川分校にある操縦科に進んで4ヶ月間修業する必要がある⁴⁹。操縦科の学費は、入学金5円（正科に通った場合は免除）、4ヶ月間の授業料40円に加え、飛行機に乗るための実習費が1時間あたり60円というものであった。また、練習時間のガイドラインとしては、約20時間の実習が必要であったため⁵⁰、計算すると1200円前後の金額にのぼる⁵¹。また、同学科は修身、工業数学、理科学、電気学、機械学、発動機学、構造学、操縦学、気象学、地理、設計製作法、発動機操作法、工作法、飛行機操縦法、航空取締法規などがあった⁵²。

朴敬元のことが朝鮮のメディアで注目され始めたのは、蒲田にある正科で地上教育を受けている頃であった。朴敬元は地上教育を受けている間、操縦科入学にあたり学費を調達するため、新聞社を通して後援を求めていたと見られる。また、朝鮮のメディア側でも、朴敬元が朝鮮出

⁴³ 相羽有「朴さん！」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、p. 124。

⁴⁴ 同上。

⁴⁵ 同上。

⁴⁶ 蒲田にある自動車学校では、自動車教育課程である速成科、本科、そして飛行に関する地上教育を受ける正科があった。正科は「日本飛行学校正科」もしくは「日本自動車学校飛行科」「航空科正科」などといわれる2ヶ月のコースであった。；『東京日日新聞』1924年7月23日夕2面。およびその他の朝鮮発行新聞参照。

『毎日申報』1925年7月9日付の記事には、朴敬元が6月1日から正科を始めたとなっている。『東亜日報』の同日の記事には去る1日（지난 1일부터）となっている。また、正科を終了した時期に関して、『東亜日報』9月4日付けには「7月1日入学8月31日終了」、12月12日付けには「1925年6月入学8月卒業」となっている。このように記事における入学時期にやや誤差があることも合わせて述べておきたい。本論文では『毎日申報』および『東亜日報』の多数の記事が示しているように、「6月入学8月末卒業」が妥当であると考えている。

加納は、自動車学校の入学時期について、1925年1月に速成科入学、4月卒業、引き続き正科に入り9月に卒業したという意見を表している（加納、前掲書、p. 95）。しかし、ここには「本科」については欠けている。相羽によっても朴敬元が、速成科、本科を終えたと証言されていることから、1月から4月は自動車整備技術を学ぶ「本科」に通っていた時期ではないかと考えられる。

⁴⁷ 箕輪香村編『陸軍海軍民間飛行家独学受験志願入学立身法』文憲堂書店、1931年、p. 201。

⁴⁸ 同上。なお、この金額は1931年に出版された本にある内容である。飛行学校の学費などは時期によって異なっていた可能性がある。飛行学校での様子を把握するために、あくまでも参考としていただきたい。

⁴⁹ 同上、p. 199。

⁵⁰ 同上、p. 201。

⁵¹ 『東京日日新聞』1924年7月27日夕2面には「一時間百二十円の練習費を払って十時間稽古をすると三等操縦士の免状を受ける資格がつく」とあるが、操縦科卒業までの学費として1200円ほどかかるという総額は変わらない。また、朝鮮で朴敬元が取り上げられた記事『東亜日報』1925年9月4日付には「10分乗るための損料は15円」になっている。

⁵² 同上。

身として初めて飛行士になろうとした女性であったため、積極的に取材し、後援を呼び起こそうとしていたのであろう。朴敬元自らの話によると、当初日本に行く際には学費に対する予算があったようだが、予想したより多額の費用がかかり飛行機に試乗する費用がない状況であったという⁵³。この時の朴敬元は「朝鮮の飛行士である」が、飛行機に試乗したことがなく、そのため飛行士免許を得ることができないというやや矛盾する状況にあったが、記事ではひたすら「朝鮮人女性飛行家」と強調されていた。こうした支援を求めようとする努力にもかかわらず、学費の調達は簡単ではなかったようで、朴敬元は1925年12月には朝鮮に戻り、より積極的な後援探しにあたった⁵⁴。その努力が実ったようで、朴敬元は翌年1926年2月に立川分校の操縦科に入学し⁵⁵、3月には「立川飛行学校で木暮武美の指導下で熱心に勉強した結果技術が日就月将している⁵⁶」とある。

朴敬元の後援者については明らかになっていないが、いくつかの説があげられている。まず、朴敬元の死後の記事において、ある尊貴なる方が人を送って学資を支援してくれたため、二等飛行士免許を取るまで約3年間は学費の問題を避けることができたとある⁵⁷。のちに、朴敬元と同時期日本飛行学校に通っていた徐雄成は「学資金に困っていた朴敬元が『ある尊貴なる方が人を送って学費を支援してくれるといった。その方の名前は絶対世のなかに公開しないと約束をした』と言いながらとても喜んでいた」と回想し、その「『尊貴なる方』が李容植であることを李容植の秘書鄭某という人に聞いた」と述べた記録がある⁵⁸。加納の調査では「李王朝が元学部大臣李容植を通して2000円を支給した」ということが大邱の郷土史家金龍鎮を通して確認されているが、その根拠は示されていない⁵⁹。さらに、加納は李容植が多額の金を持っていないことを指摘し、実際の後援者は「李王(李垠)」と「李王世子妃李方子」であって、李容植を通して支援したと推測しているが、これもやはり実際のことを確認する術はない。しかし、李王(李垠)が支援者であったとすれば、果たして名前を隠す必要があったらうかという疑問が生じる。のちに李貞喜が郷土訪問飛行を試みた時に「李王も支援した」というのが新聞記事に書かれたこともあり、朴敬元の後援者がもし李王だったとしたら、その名を絶対に公表してはいけない必要はなかったのではないかと考えられる。他方、徐雄成が後援者であると指摘した李容植が実際の後援者であったことは考えられないだろうか。李容植は旧韓末の学部大臣であり、日韓併合後は子爵の爵位を受けていた。しかし、彼は1919年3・1独立運動に関わったことでその爵位を「返却」された⁶⁰。李容植について「学部大臣として教育に功労が多かったのはもちろん、中央学校の全身である中央学会華東学会創立に貢献し、国際公法研究会を組織するなど、教育や朝鮮の文化向上に努力し⁶¹」ていたという評価があることから見ると、彼が朴敬元の飛行士になりたいという夢を叶わせること、そして朝鮮人飛行士を育てることに関心を持っていたことは想像に難くない。また、消極的でありながらも、独立運動に関わったことで爵

⁵³ 『東亜日報』1925年9月4日2面。

⁵⁴ 「様々苦心しましたが、死ぬ前に必ず飛行機に乗ってみようという決心で学費を求めようと故国に戻り、故郷である大邱で、4、5日滞留した後、一昨日である9日午前に京城に上り、本社〔東亜日报社〕を来訪した」『東亜日報』1925年12月12日2面。

⁵⁵ 平木 国夫『日本飛行機物語 首都圏篇』前掲、p. 130および『東京日日新聞』1931年9月20日朝7面における朴敬元のインタビュー。

⁵⁶ 『朝鮮日報』1926年3月27日朝2面。

⁵⁷ 『朝鮮日報』1933年8月11日夕2。

⁵⁸ 「끝내 못 이룬 祖国하늘 飛翔의 꿈」『韓国日報』1981年7月12日6面。および「黎明의 開拓者들 (18) 朴敬元」『京郷新聞』1984年7月14日5面。

⁵⁹ 加納、前掲書、p. 28。

⁶⁰ 朝鮮独立請願事件。成均館副提学に在職していた李容植と、大提学金允植が、総督府に朝鮮独立承認の催促状を提出したことを指す。

⁶¹ 「前學部大臣李容植 別世」『東亜日報』1932年4月4日2面。

位を剥奪された「事件」もあり、その老後を「閑雲野鶴」に過ごそうとしていた人物である。朴敬元を後援することで世間に注目されるのを避けるため、その名を隠そうとしていたのではないかと考えられる。

一方で「尊貴なる方」が、高宗の五男である義親王李垞という説もあるが、その根拠にあげられているのは、徐雄成の子の嫁、李ビョンヒの「証言」である。朴敬元と権基玉に関する議論を巻き起こした「彼女に親日のレッテルをはらないで（그녀에게 친일 멩에를 들씩우지 말라）」『Oh My News』の書き手、ホン・デウックは、2005年12月22日に、当時京畿道金浦市に住んでいた李ビョンヒにインタビューを行い、その内容を記事に掲載している。李ビョンヒはインタビューにおいて次のように証言したという。

ある日、私〔＝李ビョンヒ〕は朴敬元が当時女性の身分として、しかも植民地下で、どうやって、そんなに多額のお金がかかる飛行士になることができたのかということ〔徐雄成に〕伺いました。義父〔＝徐雄成〕は、もしも、論されている方に迷惑になるかもしれないため外では一切〔この件について〕話をしなかったが、その方〔＝朴敬元の後援者〕は「李垞公」であったと家族にだけ明らかにしました⁶²。

ここで、朴敬元の後援者であったと明かされた李垞は、王族のなかで独立運動活動に関わっていたとされる人物で、現在韓国で高く評価されている。また、証言を残した李ビョンヒは徐雄成の子の嫁であって、徐雄成の死後、彼の飛行帽などの遺品を引き受けて保管するなど⁶³、徐雄成の身近なところにいた人物であったのは確かである。ところが、朴敬元の支援者が李垞であったという「事実」を、朴敬元に関するインタビューやその他の機会に公にせず、非公開の場で家族だけに話したということはそのまま受け止め難いが、その真偽を確かめる術もない。また、ここでその真偽を問うより注目したいのは、こうした証言が「親日行為をしたと批判されている」朴敬元を擁護するための新しい言説作りに繋がっていることである。その後援者が、独立運動家か否かにかかわらず、どちらにしても朴敬元が飛行士になったという経験は変わらない。ここでも朴敬元の後援者が誰だったのか結論づけるのは困難だが、朴敬元は飛行学校操縦科に入学した頃には誰かの後援を得ることができ、経済的な困難は一旦解決されていたといえる。飛行学校に入った頃の朴敬元に対し「豊富な資力に恵まれてぐんぐん飛行経験を積んでいかれた」、「朴氏の恵まれた境遇は、羨ましい限りであった」と⁶⁴、同時期活動をしていた女性飛行士西原小まつ（今井小まつ）の回顧が寄せられていることから、少なくとも飛行学校に入学した後は学費問題が解決され、飛行術を学ぶことに専念することができたものと考えられる。他方、慎鏞項が「東京で、千身万苦で苦学をしながら彼女の初志を貫徹しようと努力し

⁶² ホン・デウック「그녀에게 친일 멩에를 들씩우지 말라」『Oh My News』2005年12月27日

(http://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0000301004) 2019年2月23日アクセス。

⁶³ のちにこの遺品は李ビョンヒによって韓国航空大学校に寄贈された。2011年6月15日韓国航空大学校第29周年開校記念式で、李ビョンヒは、遺品、飛行大会1等賞、飛行機操縦免許証2点、飛行ゴーグル、飛行帽、飛行関連写真集、飛行大会競技規定自筆記録などを寄贈した。これらは、その後韓国航空大学校航空宇宙博物館に展示されている。；「전일본 비행조종 대회 2, 3 회 연속우승 서웅성 조종사 유품 기증식 개최」『KAU 미디어』韓国航空大学校、2011年6月23日

(http://m.kau.ac.kr/page/mobile/kauspace/general_view.jsp?BOARD_ID=6543&TABLE_ID=WCM_BOARD_B0154) 2019年4月11日アクセス

⁶⁴ 西原小まつ「朴敬元氏を憶う」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、p. 80。

ていた⁶⁵」と述べたことから、その支援をもらうまでの過程は容易ならざるものであったことが示されている。

飛行学校操縦科に入学した約1年後の1927年1月25日、朴敬元は「朝鮮女性としては初めて」三等飛行士免許を取得し⁶⁶、同30日には日本飛行学校を卒業した⁶⁷。飛行士免許を取って間もなく2月16日に大邱に「錦衣環郷」する朴敬元だが「2月14日東京を出発し、大阪」に着いているというニュースまでもが新聞に載せられていることから、朴敬元の帰郷は朝鮮でかなり注目を浴びていたことが窺える⁶⁸。三等飛行士になった朴敬元の歓迎会が開かれるなど、大邱についての朴敬元は社会の関心の的であった⁶⁹。また、朴敬元は2月28日に大邱から京城に上京し、3月1日に毎日申報社を訪問した。この時のインタビューで「これから高等科（日本飛行学校研究科）で勉強し、一等飛行士になりたい⁷⁰」という抱負を表している。京城を訪れた後、再び大邱に戻った朴敬元に対する人々の関心は引き続き高く、4月9日午後4時から6時まで、大邱にある朴敬元の母校である復明女子普通学校で⁷¹、東亜、朝鮮、毎日、中外の各新聞社の大邱支局主催の「女流飛行家朴敬元嬢歓迎会」が開かれ、50人余りの人が集まり、大盛況であったという⁷²。こうした歓迎会は、後援を求め今後飛行学校に必要な資金を集めるという目的を持っていたことだろう。その後日本に戻った朴敬元は、4月19日から日本飛行学校研究科に進学し、二等飛行士を目指していた。

朴敬元は飛行学校で勉強を続けながら、すでに飛行士として注目され、飛行士としての活動を始めていた。主な活動は飛行大会への参加である。1927年5月8日には「第二回全国民間飛行機競技大会」が開かれ、飛行士になって間もないころの朴敬元もここに参加した。同年11月14日にも代々木練兵場で開かれた「各等飛行士操縦士大会」に朴敬元も参加し、無着陸飛行競技で三等を受賞した⁷³。この時、飛行大会で女性としての受賞は嚆矢であったと注目されていた。また、1928年7月12日、代々木練兵場で挙行された三等飛行士高度競技でも3位となり⁷⁴、この大会の直後に二等飛行士の免許を取得した。朴敬元が二等飛行士になったニュースが朝鮮に知られるのは、そのしばらく後の1928年10月頃である。「異郷に咲く三輪名花」という見出しの記事によるが、これは日本で活動をしている朝鮮人女性をテーマにした3回の連載記事であった。朴敬元は崔承喜に続き2回目に紹介されている。記事は、彼女が「朝鮮最初」および「日本で3番目の」女流二等飛行士であることを知らせるのと同時に「優れた技術」と「活発な性格」で立川飛行場で人気のある存在になっていたと紹介している⁷⁵。また、1928年10月28日に、朴敬元は二等飛行士になって初めて朝鮮に戻るが⁷⁶、この時の各インタビューで「郷土訪問飛行」に対する希望を明らかにしていたことから⁷⁷、二等飛行士になってすぐに郷土訪問飛行を計画していたことが見てとれる。この時、実際大邱各新聞社の後援で郷土訪問後援会が組織され資金集めの活動をしたが、慶尚北道の大寒災で、その目的を叶えることはできなかった⁷⁸。

65 『毎日申報』1933年8月9日夕2。

66 『毎日申報』1927年1月29日2面。

67 平木 国夫『日本飛行機物語 首都圏篇』冬樹社、1982年、p. 130。

68 『朝鮮日報』1927年2月16日夕2。『中外日報』1927年2月19日2面。

69 『中外日報』1927年2月19日2面。

70 『毎日新報』1927年3月2日2面。

71 朴敬元が通った時には明新学校だったが、1926年に校名が復明女子普通学校に変わった。

72 『中外日報』1927年4月11日4面。

73 『朝鮮日報』1927年11月16日夕2。

74 『毎日申報』1928年7月14日2面など。

75 『毎日申報』1928年10月8日2面。

76 『毎日申報』1928年10月28日2面。

77 『毎日申報』1928年10月30日3面。

78 『毎日申報』1933年8月10日夕2。

(2) 二等飛行士としての活動、そして「郷土訪問飛行」の試み 1929-1932

二等飛行士になって以降、朴敬元は母校である立川日本飛行学校で助教官として勤めていた。またその傍ら、飛行士としても様々な活動に取り組んでいた。そうした最中の、1929年2月25日、朴敬元は1週間の予定で朝鮮に戻った⁷⁹。帰国したのは「郷土訪問飛行のため」であり、おそらく郷土訪問飛行に先立つ後援活動、つまり資金集めが目的であっただろう。そして、3月11日の『東亜日報』には、朴敬元の郷土訪問飛行に対しては「朴敬元郷土訪問飛行後援会主催や大邱府、大邱商業会議所、大邱第一線記者倶楽部等の後援下で陽春に行くことができるように、7日〔1929年3月7日〕夜、関係者会合で決定されたので、その準備を取り組み始めた」様子が現れている。こうしたことから、この時期様々な機関の後援とともに具体的な郷土訪問飛行を実行する計画であった。さらに、3月24日の『朝鮮日報』にも「新しい飛行機を日本で注文して、ソウルに上京し万々の準備に忙しいところ」「場合によっては大邱からソウルまで飛行してきて京城市民に敬意を表したいという希望を持っている」と書かれている（強調引用者）。ここで「ソウル」や「京城市民」が強調されているが、これは、すでに盛り上がっていた大邱を中心とした後援会に加え、京城地域の人々の支援を呼び起こすという目的であっただろう。また記事は「大邱で飛行するのは、飛行機が到着する次第4月下旬から5月初春で行う予定だそう」と続き、飛行機の注文も済み、朴敬元の郷土訪問飛行が目前にあるような論調で紹介されている。しかし、この時飛行機を注文したというのは事実と異なり、結局この年は郷土訪問飛行の計画は実施されなかった。朴敬元は翌年の1930年9月にも「郷土訪問飛行のため」朝鮮を訪れ、この時も「11月になると想定」されていたが⁸⁰、同年にも郷土訪問飛行が行われることはなかった。のちに彼女が述べた「実施できなかった理由」が「費用問題」であったことから⁸¹、朝鮮を訪れ、様々な後援活動に取り組んだが、資金集めは思う通りにならなかったことが推測できる。

朴敬元は、郷土訪問飛行を常に念頭に置きながら、日本で飛行士として様々な活動に取り組んでいた。この時期は世界的に民間レベルの飛行機熱が高く、外国の飛行士が日本を訪れることも多かった。また、その際に日本の飛行士が歓迎、誘導飛行を行うことはある種の儀礼として一般的に行われていた。朴敬元もこうした歓迎飛行をしたことが多数ある。その代表例として、1930年11月に、イギリスの女性飛行士、ミルドレッド・ブルース（通常、ブルース夫人と呼ばれていた。以下、ブルース）が単独飛行で日本を訪れた際に、朴敬元は「日本の女性飛行士の代表」の一人として、歓迎飛行を行った。こうした歓迎飛行は儀礼としてだけではなく、飛行士間の交流の場でもあっただろう。外国の飛行士との交流は、朴敬元が飛行士として活動していくなかで様々な影響を与えるものであり、さらなる挑戦や希望に繋がっていたと見られる。特に、ブルースは朴敬元にもっとも影響を与えた人物ではなかったかと思われる。朴敬元はブルースに対し「〔日本までの飛行過程が〕まるきり一人だったので素晴らしいと思⁸²」ったと「この間ロンドンから飛んで来たアミー・ジョンソン⁸³は、他に機関士が一緒」だったと、二人を比較しながらブルースの方を高く評価している。アミー・ジョンソンはブルースと同じくイギリス人女性飛行士で、同時期日本を訪れた。彼女は、1931年7月末にイギリスを出発し「ベルリン、クルガン、オムスク、イルクーツク、チタ、ハルビン、奉天、京城、いわゆる北方コース」を通過して8月6日に東京立川飛行場に到着した。これで、アミー・ジョンソンはイギ

⁷⁹ 『東亜日報』1929年2月26日2面。

⁸⁰ 『毎日申報』1930年9月23日夕3。

⁸¹ 『朝鮮日報』1931年9月26日夕2。

⁸² 『東京朝日新聞』1931年9月20日朝7。

⁸³ 現在の表記だと「エミー・ジョンソン (Amy Johnson)」であるが、当時の表記に従って、以降「アミー・ジョンソン」に統一する。

リス日本間の「一万二千キロを9日と7時間25分翔破した」という新記録を達成した⁸⁴。それにもかかわらず、彼女がジャック・ハムプレーという「男性」機関士と同乗していたことによって、朴敬元はブルースより低い評価を下したのである。このように朴敬元がイギリス女性飛行士二人を比較したことを通して、朴敬元のなかで女性飛行士がどのような存在であったかという点が見てとれる。おそらく朴敬元にとって女性飛行士、または女性飛行士による飛行そのものは、女性を表に出したパフォーマンスを超え、自らの実力で成し遂げなければならないこととして位置づけられていた。こうした考えは、今後彼女自身が単独で訪問飛行を試みたことに繋がったと考えられる。

また後援者さえあれば欧州までの大飛行をやってみたいという彼女の目標において⁸⁵、「この間約束したようにブルース夫人を訪問する⁸⁶」ということが、強い動機付けになっていたと考えられる。その他の朴敬元のインタビューや論考においてブルースの話が頻繁に登場することから、彼女は朴敬元にもっとも深い印象を残した女性飛行士であるに違いない。イギリスから日本まで女性一人での飛行を成功させたブルースは、朴敬元にとってはある種のロールモデルであり、憧れの対象であり、また乗り越えるべき目標でもあっただろう。

この時期は、海外の飛行士が日本を次々と訪れていた。朴敬元は1931年9月アミー・ジョンソンとほぼ同時期に訪日したアメリカの飛行士クライド・パングボーン、ヒュー・ハーンドンとも交流していた。さらに、1933年4月16日フランスの女性飛行士マリーズ・イルズ（以下、イルズ）がパリ東京間の飛行で東京に来た際には、朴敬元は「第一に歓迎の意を表し」箱根まで出迎え、イルズの帰りの際も飛行機で同行見送りをした⁸⁷。朴敬元が「外国の飛行家などの来た際に行われる集まりでは、いつも郎かに出席し、異彩を放っていた⁸⁸」ことから、海外の飛行士との交流に積極的に参加していたことや、朴敬元の明朗で社交的な性格が窺える。特に外国の女性飛行士の歓迎飛行に積極的であったことは、女性飛行士同士の交流を念頭に置いたことによるだろう。また、ブルースとイギリスを訪問する約束をしたのと同様に、マリーズ・イルズともフランス訪問を約束するなど、欧米からの女性飛行士が次々と日本を訪れることは、アジアの女性飛行士も欧米まで飛行するのが可能であるという自信に繋がり、欧米飛行に対する願望をさらに増していったと考えられる。しかし、欧州飛行よりも先に朝鮮に行くことが朴敬元にとってはより喫緊の課題であった。朴敬元にとって朝鮮までの「郷土訪問飛行」は、当時の飛行士たちにとって、飛行機免許を取得してから行う儀礼のような側面もあり、欧米まで飛行する前に行わなければならない挑戦でもあった。もしくは、二等飛行士になってから何年経っても解決できていない「悩み」でもあった。

また、朴敬元のその他の活動として、客室乗務員の採用試験で面接官となったことがあげられる。1931年2月5日、「エアガール」すなわち日本初の客室乗務員の採用試験が東京航空輸送社によって行われた⁸⁹。客室乗務員の導入は航空界において発揮された女性の持つ「長所」を活用しようという試みであるが、朴敬元が女性面接官になったことは、飛行機と女性を結ぶ代表的な人物としてのイメージが積極的に活用されていたことだといえよう。朴敬元は、飛行士という職業に就き、しかも女性であることで「華やかにも依然たる明星そのもの⁹⁰」と捉えられ

⁸⁴ 『読売新聞』1931年7月30日朝7。

⁸⁵ 『東京日日新聞』1931年9月20日朝7。

⁸⁶ 『朝鮮日報』1931年9月26日夕2。

⁸⁷ 仏蘭西大使ド・マルテル「タイトルなし」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、p. 34。

⁸⁸ 戸川政治「朴さんを悼む」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、p. 33。

⁸⁹ 『東京朝日新聞』1931年2月6日夕2。

⁹⁰ 相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、p. 1。

「有名人」として注目されていた側面がある。そして「ニュース・バリュー100 パーセントとして新聞の社会面に幾段抜きかの大見出しにて飛行服姿の写真が華々しくデビュー⁹¹」したのである。ここでの彼女に対する注目は「先駆的な存在」としてのものでもあったが、「飛ぶ女」という「目立つ存在」として注目されていた部分がより大きかったものと考えられ、それは朝鮮でも日本でも同様であった。

その一方で、こうした彼女への注目によってゴシップや噂の対象になることがあった。無論朴敬元だけではなく当時の女性飛行士が共通して抱えた問題でもあった。しかしながら、朴敬元はその他の女性飛行士たちが「消え行く」なかで⁹²「寒風吹き荒れる未明、ガタガタ慄えながら飛行場にて精進」し「炎熱の日も流汗に汚れてエンジンの手入れに油だらけになる」まで「真面目に努力」することで、日本でも女性飛行士の代表的な存在として位置づけられていった⁹³。さらに、朝鮮出身女性飛行士のこうした活動は、朝鮮において「民族」と結び付くこともあった⁹⁴。

二等飛行士になって様々な活動をする中、1930年に郷土訪問飛行を取り組んだが実行できなかった時から1年後の1931年9月、再び朴敬元が郷土訪問飛行をするということが話題になっていた。この時も、前年と同様「11月に決行する」予定であった。そのため9月15日に陸軍省からのサルムソン機の払い下げを受けて「朝鮮訪問飛行を計画中の立川町日本飛行学校朴敬元飛行士は、目下同校で使用機サルムソン機の整備中であるが、いよいよ十一月廿日頃完成する見込みである⁹⁵」と、その修理に取り掛かっていた様子が掲載され、確実な計画となっていたことが分かる。また、コースの詳細も「一日目立川から大阪、二日目大阪から広島、三日目広島から福岡、四日目福岡から蔚山、蔚山から大邱まで⁹⁶」であるとされ「この朝鮮飛行の首途には地元の立川町および民間飛行関係者では大々的に見送りを行う筈であるが、学校では仲間の練習生達が熱心に機の整備を手伝い、晴れの壮挙決行の日を待っている⁹⁷」ということからは、朴敬元の郷土訪問飛行が近づいていたこと、そして周りもその手伝いに忙しくしながら期待していた雰囲気が読み取れる。しかしながら、結局この年も朴敬元は郷土訪問飛行の願いを叶えることはできなかった。また「郷土訪問飛行」の計画を知らせる同新聞記事において「小泉逋信大臣の後援で」と記されている。また、ほぼ同じ時期に朝鮮発行の新聞においても「来年の春、小泉逋信大臣の後援を得て、ヨーロッパ訪問飛行を断行し、朝鮮の女性として世界に向かう⁹⁸」と記されている。彼女の死後40年が経った時にも、日本で朴敬元を「某大臣の二号」として記憶している人たちがいたことは⁹⁹、こうした記事から「噂」が広がったためだろう。朴敬元と小泉次次郎逋信大臣との接点は、1931年4月3日に遡る¹⁰⁰。この日逋信大臣の主催で「女流飛行家の会合」が開かれ、女性飛行士四人およびエアガールが招待された。参加した女性飛行士は、朴敬元の他、本登勝代、北村兼子、上仲鈴子であった。朴敬元は、この会合では日本で女性飛行士が少ないこと、そして女性飛行士の「苦勞」について参加者全員が痛感したことをその後のインタビューで明らかにしている。また、この会合で「同大臣〔＝小泉逋信大臣〕がこうしたこと〔欧州訪問飛行について〕を話ただけではなく、私もこの計画を決行しようと只今準備中」であることを、つまり、欧州訪問飛行の計画に関して、逋信大臣の意見と自分の

⁹¹ 相羽有「朴さん！」前掲、p. 125。

⁹² 相羽有「朴さん！」前掲、p. 126。

⁹³ 相羽有「朴さん！」前掲、p. 125。

⁹⁴ その点に関してはのちに第5章の第1節で詳細に考察したい。

⁹⁵ 『毎日申報』1931年9月23日夕2。

⁹⁶ 同上。

⁹⁷ 「朴さんの首途に練習生達の温かい手伝い」『東京日日新聞（府下版）』1931年10月23日12面。

⁹⁸ 『朝鮮日報』1931年9月26日夕2。

⁹⁹ 加納、前掲書、p. 12

¹⁰⁰ 『朝鮮日報』1931年6月3日夕5。

希望が一致していたことをインタビューに訪れた『朝鮮日報』の記者に明かしている¹⁰¹。こうした点で、この時期「小泉逋信大臣の後援」というのは、彼女にとって特に隠そうとしていた内容ではなかったことが十分見てとれる。当初、航空局は逋信省の管理下にあったため、二人が接点を持つことは「管理局」とその管理下にいる飛行士との関係として普通にあり得ることであった。他方、こうした記事は人々に二人の関係に対し「疑い」を持たせることもあった。彼女に対する注目によって噂が立つこともあり得たのである。結果的に朴敬元が「某大臣の二号」であるという噂があったことは事実だが、先行研究で加納が推測したように「朴敬元自身がこうした噂を気にしていた」という点は定かではない。加納は、1931年10月23日の記事において「小泉逋信大臣の後援」とあったことによって「不当な」パトロンだという噂が広がったため、朴敬元が記事の訂正を求めた結果、10月29日には「この飛行は郷土やその他の後援を受けないので何日の何時に飛んで行かなくてはならないとふ拘束がないので、至極呑気にや¹⁰²」るという記事が書かれたと解釈している¹⁰³。しかし「郷土やその他の後援」は「不正なパトロン」の存在を否定するよりも、むしろ長年郷土訪問飛行のために朝鮮で支援先を募ってきたにもかかわらず「故郷からの支援はなかった」という意味であろうと理解できるのではないだろうか。また、朝鮮の記者とのインタビュー時にも「逋信大臣の後援」の話自ら明かしたことから、朴敬元自身は一部の人による噂をそれほど気にしていなかった可能性が高い。また現在、二人が特別な関係であったという「根拠」として、1931年7月18日の高麗神社の参拝客名簿に二人の名が並んで書かれていることがあげられている¹⁰⁴。これは、先行研究『日本の中の韓国近代史現場』で著者キム・ジョンドンが自ら「発見」したことをその著書に書いたことで知られるようになった。朴敬元が小泉又次郎とともに高麗神社を参拝したのは事実であるようだが、二人が特別な関係であったという「噂」との因果関係は不明である。それよりは、このような「噂」が存在していたことは、朴敬元に対する人々の注目度が高かったことを表すものと捉えるべきだろう¹⁰⁵。また、現在韓国においては、小泉又次郎との関係の「疑い」および「内鮮一体の象徴」でもあった高麗神社を彼とともに訪れたことは、朴敬元を「親日派」と捉える言説の根拠になっている。しかし、こうした出来事から一人の人物に対する定義を下すのは妥当ではない。さらに、朴敬元が高麗神社訪問したことは、一部の人にとって異なる意味が与えられていた点にも注目したい。それに関して、在日文学者、^{キム・ダルス}金達寿の『日本の中の朝鮮文化¹⁰⁶』における内容を取り上げたい。この著書には、金達寿が戦後1947年頃に高麗神社を訪問した時に、神社の59代宮司（高麗澄雄）から神社に伝わる様々なものを見せてもらった経験が書かれている。その中の一つは、高麗神社の57代宮司（高麗興丸、高麗澄雄の祖父）によって書かれた「祖国朴嬢」という漢詩であった。この詩は、高麗神社を訪れた朴敬元を素材に書いたものである。金達寿は「千数百年まえにそこ〔朝鮮半島、高麗〕を離れて来た彼らが、今日なおその朝鮮を『祖国』とよぶことに関する奇妙な気持ちを記している。詩の全文は次の通りである。

¹⁰¹ 『朝鮮日報』1931年9月26日夕2。

¹⁰² 『東京日日新聞（府下版）』1931年10月29日12面。

¹⁰³ 加納、前掲書、p. 193-195。

¹⁰⁴ キム・ジョンドン、前掲、p. 37。ジョン・ヘジュ「帝国のチアガール誰が美化するのか。」『Oh My News』05年12月19日。

(http://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0000299511) 2018年8月18日アクセス。

¹⁰⁵ 朴敬元以外にも日本の女性飛行士たちは、こうした類いの噂に無防備であった。噂によって、女性飛行士が航空界を離れざるを得なかった場合も多く、女性に対するスキャンダルは深刻な「被害」でもあったと考えられる。

¹⁰⁶ 金達寿「まだ見ぬ『故郷』高麗郷」『日本の中の朝鮮文化-相模・武蔵・上野・房総ほか』講談社学術文庫、2001年、p. 66-67。本書は単行本『日本の中の朝鮮文化（1970）』として刊行されたのち、加筆をほどこした同書名の講談社文庫版（1983年）を原本としている。

寄朝鮮飛行家朴敬元嬢
祖国朴嬢巾幗雄駕揚雲際奪天工
雞林聞昔飛機在伝説今和非¹⁰⁷

金達寿は奇妙な気持ちを隠せられないが、高麗家 57 代宮司（高麗興丸）にとって朴敬元の活動は「日本の」というより「祖国の〔＝朝鮮の〕」ものであり、また、朴敬元に関して書かれたことは、その後も朝鮮や韓国との繋がりを保つための「根拠」となっていた。そのため、高麗家は戦後間もない頃「朝鮮人」である金達寿が訪れた際にもその詩を見せたことであろうし、1985 年神社の 59 代宮司（高麗澄雄）が韓国を訪れた際にも、この詩について「もう死去した祖父は韓国最初の女流飛行士朴敬元さんが高麗神社を訪問したらそれを素材に詩を書きました。その頭が『祖国朴嬢』であるくらい我が家では祖国を忘れずにいました¹⁰⁸」と述べたことから、この詩や朴敬元を「朝鮮民族としてのアイデンティティ」を表せるものとして強調していたことが見てとれる。

ここで指摘したいのは、当時の日本社会において、朴敬元の挙動がゴシップのように捉えられることもあれば、朝鮮人あるいは高麗家のような人々にとっては「民族」を強調する材料になっていたこともあるということである。つまり、朴敬元という人物、そして彼女の経験は「親日的である」という一言では言い表せない多様な姿を持っており、様々な定義が可能であったのである。

（3）1933 年の「日満親善・皇軍慰問飛行」

朴敬元は、郷土訪問飛行を行うための計画を数年間に渡って取り組んでいたが、結果的には実行できなかった。おそらくほとんどの場合、後援を求める活動や、後援会の成立までには至ったが、資金集めが上手くいかなかったためであると考えられる。1933 年、実際に朝鮮で彼女の郷土訪問飛行のニュースが再度話題になった時には「訪満飛行」を兼ねた「郷土訪問飛行」という形であった。1933 年 8 月 7 日、以前に払い下げを受けた飛行機青燕号に乗り、日本を出発して朝鮮、そして満州へと向かうという計画になっていたのである。その数ヶ月前から朴敬元は訪問飛行の準備に取り組んでいた。『朝鮮日報』1933 年 5 月 31 日付によると、朴敬元は 1933 年 5 月 26 日、訪問飛行に関する交渉を始めるために、新京の関東軍司令部を訪問した¹⁰⁹。これは、追悼録における、関東軍司令部陸軍航空兵中佐鳥田陸一の記録と一致する¹¹⁰。新京に到着した次の日、5 月 27 日には関東軍司令部の会議室で、軍司令部、満州国、共和会、朝鮮総督府の関係者の間で会議が開かれ、全員賛成で朴敬元の満州訪問飛行への後援が決まり¹¹¹、本格的な準備が始まった。訪問飛行が近づいた 7 月中旬頃からは、朴敬元の郷土訪問飛行に関して朝鮮のメディアも相次いで報道している。「来たる 8 月に東京から朝鮮まで飛んできて、続いて満州まで行く」という計画とともに「6 月にすでに朝鮮満州の航空路を視察し、東京に戻りその準備で忙しい」という慌ただしい状況が記載されている¹¹²。実際この時のコースは 8 月 7 日に羽田を出発し、大阪、太刀洗、蔚山、大邱、京城、平壤、新義州、奉天を経て、8 月 12 日に新京に到着する予定であり¹¹³、東京より西側の全日本と朝鮮半島を経て満州までを繋ぐ、その言葉通り「日

¹⁰⁷ 金達寿、前掲書、p. 67。金達寿は二十数年後に同神社を訪れた際に、この漢詩の内容を再び確認し、彼の著書に引用している。

¹⁰⁸ 『中央日報』1985 年 11 月 2 日 7 面。

¹⁰⁹ 『朝鮮日報』1933 年 5 月 31 日 朝 4。

¹¹⁰ 鳥田隆一「朴敬元嬢の想ひ出」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933 年、p. 30。

¹¹¹ 同上、p. 31。

¹¹² 『朝鮮中央日報』1933 年 7 月 14 日 3 面。

¹¹³ 『毎日申報』1933 年 7 月 24 日 夕 2。

鮮満連絡飛行」であった。8月7日になると、日本の各新聞は朴敬元の羽田からの出発の様子を競って報道している。「晴れの鮮満飛行、朴嬢飛び出す」という見出しで「宿願であった日満親善連絡飛行のため¹¹⁴」第一コースの大阪へと出発した様子が報道されていた。だが、翌日には箱根一帯を覆うほど厚く重なった雲によって、熱海上空通過後に息消不明になったということ、雲に覆われたためその他の旅客機も運行不可であったという状況が知られている¹¹⁵。記事の予想通り朴敬元の飛行機は羽田を出発したその日の11時頃、天候悪化により玄岳山に墜落したのである。しかも羽田から大阪までという最初の段階であった。

すでに箱根に墜落した段階で朝鮮のメディアは「今日七日午前10時30分頃東京羽田を出発し」「市内一部有志側で歓迎会を準備中であり、また飛行家慎鐘項は歓迎飛行を蔚山まで決行するという¹¹⁶」と紹介したように、朴敬元の飛行は朝鮮でも大々的な行事として捉えられており、朝鮮中が盛り上がり彼女が朝鮮の空中に現れることを待ち望んでいる様子が伝わる。しかし、翌日に彼女の墜落を知らせる記事が掲載されると「朝鮮人」女性飛行士を失ったことに対する「哀悼の意を表す」記事が朝鮮発行の各新聞において次々と載せられた。また、これらの記事において、彼女のそれまでの飛行士としての活動も再び注目される。一方で日本の新聞では、朴敬元の死に対する追悼とともに「内鮮一体の実践者」である朴敬元を失ったことに焦点が当てられている。また、朴敬元が所属していた日本飛行学校関係者を中心に、事故現場の収拾に取り組んでいる様子が伝えられている。こうして、朝鮮最初の女性飛行士朴敬元は、切望してやまなかった郷土訪問飛行という機会と挑戦を最後に、その短い半生を終えた。

小括

以上、朴敬元の半生をたどりつつ、彼女の飛行士となった背景や、日本や朝鮮における活動を検討した。彼女は朝鮮と日本の狭間で女性のあるべきとされた姿を乗り越え近代的な経験を実践しようとした。つまり、朴敬元は飛行士になりたいという夢を実現するため、また当時朝鮮で女性があるべきとされた姿を乗り越えるために朝鮮を離れることを選択した。様々な努力を重ね飛行士になった彼女は、日本でも朝鮮でも注目される存在となっていく。特に朴敬元は朝鮮最初の女性飛行士ということで、男性的な領域である航空界で注目された。飛行士として活動をしていくなかで、実力面でも頭角を表し、ますますその名を高め、朝鮮唯一の女性飛行士、また日本を代表する女性飛行士になっていったのである。

こうした彼女の生き方を追ったことで筆者の心に浮かんだのは、まず彼女が飛行機という近代の象徴と強く結び付いていることである。また、飛行機という「もの」の近代性のみならず、前近代的な女性とは違う生き方を実践した点でも、彼女自身が「近代の象徴」の一つになっていたのだといえよう。現在まで朴敬元の存在は知られ、注目の対象になったことはあるが、彼女の飛行士としての様々な活動というよりは「日満連絡飛行」を試みた帝国主義的シンボルという点が強調されていた。その結果、主に「親日」というレッテルが貼られたままになっていたと考えられる。ところが、こうした「帝国主義の協力者」というイメージも「近代の先覚者」というイメージ、また朝鮮や韓国だけではなく「日本を代表する女性飛行士」ということは、すべてが彼女を成す部分であり、朴敬元の定義において排除することのできないものである。つまり、こうしたイメージは分離できるものではなく、常にコインの裏表をなしている。

¹¹⁴ 『読売新聞』1933年8月8日夕2。

¹¹⁵ 『読売新聞』1933年8月8日朝7。

¹¹⁶ 『朝鮮日報』1933年8月8日夕2面。

第4章 女性飛行士李貞喜の半生（1910-1950?）

はじめに

本章は、第3章の朴敬元に続きもう一人の女性飛行士李貞喜の半生に注目したものである。李貞喜の経験を時系列に見ることで、当時の女性の暮らしや社会経験について見てみたい。

まず、今まで注目されてこなかった李貞喜の経歴を詳細に掘り起こすと同時に、彼女を通して植民地期に京城で生まれ育った「一人の女性」の経験という側面にも注目したい。また、李貞喜は、近代的な女子学校に通い、舞踊家、運転手、事務員、チケットガールのなどいわゆるモダンガールと分類された様々な職業を経験した。そのため李貞喜を通してより多様な女性の経験を見ることができる。さらに、李貞喜の半生を考察することで、一人の女性の夢がどう実現されていったのかという点も示すことが可能である。

さて、李貞喜に関する論文や書籍の数が少ない中、彼女に対する考察はいかにして行えば良いだろうか。李貞喜も活動当時は、話題の人物であったため、メディアにはその功績が多く残っており、彼女を知るための資料として価値がある。ここでその資料のいくつかを紹介しておきたい。李貞喜に関する記事のなかでもっとも多くの情報が残っているのは、彼女が三等飛行士になった直後に作成された新聞記事である。代表的なものは1927年12月3日から8日までの五日間に『朝鮮日報』に連載された「今日の栄光」という見出しの記事である。ここには李貞喜の幼年時期、飛行士になることを考え始めた時期や理由、その過程が詳細に書かれ、李貞喜の基本情報や飛行士になる前の経験を探る重要な資料といえる。次に多くの情報が得られるのは、1936年10月の雑誌『朝光』における、「青空で送った私の飛行苦難十年史（以下本文では「飛行苦難十年史」）」¹である。これは李貞喜自身が語り手になって書かれた文章であって、履歴や彼女の経験の詳細を知る重要な手がかりになる。これは、李貞喜が飛行士を目指し始めた時期からおおよそ10年経った時期に書かれたものであるが、三等飛行士になって以来のことが詳細に記録されている。本章ではこれらの資料を中心にして、京城に暮らしていた一人の女性としての李貞喜の経験を含めて、その生涯を追っていくことにしたい。

第1節 飛行士以前の李貞喜（1910～1926年）

（1） 李貞喜の家族関係、学歴

李貞喜は1910年1月²、鐘路区樓上洞に生まれた。4人兄弟の4番目であった³。飛行士になった頃には、父、母、そして、二人の兄のほか、70代の祖母も同居していた。父は、李洵珪^{イ・スンギョ}で、日韓併合以前は「日本ならば裁判所の判事といったような職について」いたという⁴。これを切り口に追跡した結果、1901年には漢城裁判所主事叙判任官六等に任用され⁵、その後顯陵參奉を経て海美郡守を務めた李洵珪⁶が李貞喜の父親であることが分かった。父の職業から李貞喜の家は、名門の両班であったことが分かる⁷。また、兄弟関係としては、李貞喜には二人の兄と一人

¹ 李貞喜「李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」『朝光』1936年5月、pp. 111-136。

² 帝國飛行協会編『航空年鑑昭和10年』帝國飛行協会、1935年8月、p. 453。

³ 「二人目のお嬢さん（次女）」と表現されていたことから次女であったことが分かる。；『同亜日報』1926年9月24日5面。

⁴ 李貞喜「祖国愛に燃ゆる朝鮮生まれの飛行家」『主婦の友18（11）』1934年11月、p. 198。

⁵ 『皇城新聞』1901年6月14日。

⁶ 『皇城新聞』1906年7月4日。

⁷ また、1906年（大韓帝國光武10年）に作成された「韓城府北署通義坊戸籍」が現在残っているが、ここにある李洵珪の戸籍に、その職業が群守になっていること、また、戸籍が登録されていた韓城府北署通義坊は李貞喜が生まれ育った樓上洞と隣接していることから李貞喜の父親と同一人物であると判断される。しかし、この旧韓

ことを考えていたようだが、当時の担任が「飛行学校で勉強するにせよ、小学校卒業の学歴だけでは充分でないから、高等科を卒業するように」とアドバイスし、進学を勧めたのである。このアドバイスを受け入れた李貞喜は、1923年に淑明女学校高等科に進学し、1925年秋頃まで通っていた。

彼女が近代的な教育を受けられたのは兄たちの役割が大きかったと考えられる。李貞喜が女学校に通っていた時期、学校で何かあった場合は両親ではなく兄たちが学校に相談に行っていた。特に、二人目の兄は日本で苦学をした経験があり、「人力車夫、便所掃除夫などをしながら様々な苦労をしたが、極度に体が弱くなり〔勉強を〕終わらせず戻ってきた」という。そのため日本に行って飛行士になる夢を持つ妹にとって、彼は日本で生活した経験のある良い相談相手だっただろう¹²。他方、父親や親戚は、彼女が学校に通っていることを不満に思っていた。

(2) 女学校時代と家事使用人としての経験

李貞喜は学校に入った頃には常に貧困な状況に置かれていた。李貞喜が女学校に通っていた時期は1917年から1926年の間である。朝鮮では1910年代に1%以下であった女性の普通学校就学率は、1920年代後半になって5%を超えるようになる¹³。女性の地位が以前よりは改善されたものの、未だ女性教育の必要性を感じない人の多い時期であった。あるいは、貧困層の女性の場合、経済的な余裕がなく、また学校に時間を費やす代わりに家事や家計のための仕事をしなければならず、教育から排除されていた¹⁴。ただし、知識人層や経済的に豊かな家であっても、娘に近代教育を受けさせたとは限らない。それは、女子教育が「家事の実務に疎く」「婦徳に薄い」「貞操観念薄弱」など、ジェンダー規範に反するイメージが強かったためである¹⁵。李貞喜の場合、貧困な家庭でありながらも女学校に通っていたが、上述したように親ではなく新しい世代である兄たちの協力があったからである。李貞喜の話によると「裕福なドンム〔友達〕の間に恵まれず、水に浮かんだ油のように寂しく一人ぼっちにな」ったり、学校で必要な持ち物の準備ができず、周りの学生たちからかわれたことも多かったという。数少ない女子学生の間でも、経済力をめぐる格差が存在していたのである。また、父親は娘が学校に通うことに不満があったようだが¹⁶、李貞喜は「幼い考えながらも学ばないとという心¹⁷」を持っていたことから、勉学に対する志の強かったことが見てとれる。

普通科4年生の時からは、ソデムンバク（西大門外、現在の独立門付近）にある親戚の家でドブサリ¹⁸をしながら学校に通うようになった。ドブサリとは住み込みの家事使用人の一種である¹⁹。李貞喜はこの仕事で月4円を稼ぎ、学費に充てることができた。彼女自身によって語られるドブサリの仕事は「朝起きるとその家の子供の髪をとかし、荷造りをし、学校まで送ってから自分の学校に行く」ことであった。そして、「学校から帰った後は子供に復習をさせて寝かしつけた後、自分の習ったことを復習する時間がやっとできた」という。4年生の子供として「子守」の仕事が任せられていたことに對し、彼女自身も「普通の環境の子供であれば、親の元で

¹² 例えば、李貞喜がまだ普通科に通っていた時、飛行士になりたいという自分の夢について最初に話した相手も二人目の兄であった。

¹³ 金富子『植民地期朝鮮の教育とジェンダー：就学・不就学をめぐる権力関係』世職書房、2005年、p. 73。

¹⁴ 同上、p. 91。

¹⁵ 同上。

¹⁶ 李貞喜「靑空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p. 115。

¹⁷ 同上、p. 112。

¹⁸ 더부살이。直訳すると、「ともに暮らす」という意味で、家事などを手伝いながら他人の家で宿食をする暮らしである。

¹⁹ 当時家事使用人は、住み込みのお手伝い、オモニ、奉公人、食母、家政婦などと呼ばれていた。その仕事は細分化されていて、針母、乳母、子守などに分けられる。；徐智瑛「植民地朝鮮、下女たちの空間と親密性の含意」金賢成他『朝鮮の女性（1932-1945）-身体、言語、心性』クオン、2016年、pp. 110-112。

まだ甘えているような年頃に、他人を保護するという重たい荷物を背負って」いたと回想している。こうしたことから、李貞喜の女学校生活は、「一般的」な女子学生の生活とは異なっていたことが分かる。彼女は「好きなように遊ぶこともできず、好きなように寝ることもできず、いつもイライラしながら日々を送」った反面、このドブサリ家で暮らしている間には「食べ物や着るものには困らず学校に通うこともできた」ので、「無限な幸せ」だと考えていたという。ドブサリは高等科2年生が終わるまで続いた。

ところで、3年生になってからはドブサリの家を出なければならなくなり、実家に戻って暮らすようになった。実家の経済的状況は以前にも増して苦しい状況だったようで、お腹を空かせて学校に通う状況であった。実家で一緒に暮らしていた祖母は「学校をやめて地方の経済的に豊かな家にお嫁に行こう」と、李貞喜を説得しようとしていた。祖母の目には孫娘が学校を続けることは「苦勞」であり、貧困を免れるために良い結婚をし、新しい家長の元で幸せになることを期待していたのである。家父長主義が一般的だった朝鮮で、生まれ育った家長の元で貧困な環境に置かれた場合、女性は自立というより、結婚を選択することでそこから逃れる方法がより「効果的」と考えられていたのだろう。李貞喜は「祖母の観念では」結婚という選択を進めることが「私のために考えた結果」であろうと認識していた。この時期、新女性と旧女性の葛藤は様々な場面で起きる。李貞喜は祖母とは違う考え方を持った、ある意味で「モダン」な女性であったが、当時存在していた「古い考え方」に対しても理解をしていたように思われる。しかし、李貞喜は祖母の考えには応じず、その後も学業を続けた。

李貞喜はその後しばらくの間、実家から学校に通っていたが、飢えによって学校で腹痛を起こしたことが何度もあるという。結局、身体が極度に弱ってしまい1924年夏には、1ヶ月の間セブランス病院に入院することになる。退院後、学校側の配慮で李貞喜は学校の寮に入ることができた²⁰。寮での生活は1ヶ月ほどで終え、その後は学校側の紹介で、当時大阪毎日京城支局長であった大森富²¹の家（古市町）で再び住み込み家事使用人になって、学業を続けていた。大森夫婦には子供がおらず、学費も出してくれるという条件であったため、前のドブサリに比べれば良い条件であった²²。家事使用人としての李貞喜の日常は「朝早く起きて、お風呂を温めて、朝ごはんの支度をしてから学校に行く」くことであった。一週間分の洗濯を洗うのは週末の仕事であった。李貞喜は、この家での仕事を「シジブサリ²³」だと表現したが、学費以外にも学校までの電車の通学券を買ってもらえることができ、時には靴や洋服代をもらったということから、経済的な面では良い条件だった。

多くの場合、当時のメディアにおいても、現在の研究においても、女子学生は富裕層であることが前提として書かれている。そのため、女学生は虚栄を好む存在として皮肉めいた描かれ方が多い²⁴。しかし、こうした李貞喜の経験は、必ずしも朝鮮の女子学生が親の資産で学校に通っていたわけではなかったことを示している。また、最近の植民地期女性研究のなかでは、家事使用人も、女子学生も「モダンガール」の枠組みに位置付けていることはあるが、多くの場合二つは異なるカテゴリーのなかで考察されている。しかし、李貞喜の経験から、学生という

²⁰ また、学生監督山本、また重田という二人の日本人教師がその後、私費で学用品の費用を出してくれることになった。

²¹ 後の1936年、李貞喜が雑誌『朝光』に投稿した時点で、大森は東京日日新聞社社会部長になっていた。

²² このように1920年代以降、在朝日本人家庭では朝鮮人が家事使用人として雇用されることは普通であった。また、中流以上の朝鮮人家庭でも下女を雇用していた。賃金は朝鮮人家庭の場合3～8円、日本人家庭の場合5～20円であった；徐智瑛「植民地朝鮮、下女たちの空間と親密性の含意」前掲、p. 122。

²³ 시집살이。夫の実家での暮らしを意味する。李貞喜は家事などが多く自由に行動することができないため、この表現を使ったのだろう。

²⁴ 例えば、漫文漫画で女学生に対する人々の考えを知ることができる。安夕影「1930年、夏」『朝鮮日報』1930年7月19日夕5。

身分の傍ら、家事使用人を勤めていたケースもあったため、当時の女性の職業や分類をはっきりとさせることは難しいのではないかと考えられる。また、女性たちの経験をそれぞれ区分し一概にまとめるといより、多様なライフスタイルが存在していた点を理解した方が良いだろう。

(3) 女学校の退学

李貞喜は飛行士になるという夢を持ち、苦学をしながらも学業を続けてきたが、高等科3年生の終わり頃に退学することになる。李貞喜の回顧によると、退学の理由は飛行士になろうと日本に行くためであったという。実際、李貞喜が学校を退学した理由はいくつか考えられる。まず李貞喜は、住み込みをしていた家の大森が間もなく日本に転勤することを気にしていた様子である。実家に戻って学校に通うとなると、貧しさから学業を続けることができないと予測していただろう。すなわち経済的な問題である。また、日本人教師との葛藤も一つの理由だと考えられる。李貞喜は「教務主任が〔斎藤に〕変わった後、何回か授業中にも抗議をしたことがある」と言い、新しい教務主任に対する反感を表している。彼女の退学後の1927年に淑明女学校では、400人の生徒が集団休学を断行したことがあったが、日本人教員による朝鮮人教員や生徒への差別と不理解が理由であった²⁵。この時、朝鮮人に対する「理解が不足し、厳しすぎる」斎藤教務主任の退任が学生側の要求案の一つであったことから、李貞喜も在学の間同様の葛藤を経験したと考えられ、またそれが退学を決めることに繋がった可能性がある。さらに「四年間同じようなことばかり教える学校」といったことから、女学校での授業内容にも満足していなかったことが分かる。当時の女学校の科目は、刺繍、ミシンなどがあり、飛行士の夢を持つ李貞喜の関心とは距離があった。「飛行士になりたい夢のため」というのはもっともらしい理由であったが、経済的な問題や学校内での葛藤など、退学にはいくつかの原因が絡んでいたと考えられる。しかし、李貞喜は、退学に様々な理由があったとは直接言及せず、ひたすら「日本に行くため」であったと語っている。また、「日本に行く」ということは「飛行士になるため」という意味で、飛行士になるために日本に行くことが「必然的なこと」と捉えられていた様子である。

また、退学から10年後に描かれた彼女の文章には飛行士になるための夢だけが強調されているが、次の通り退学には計画性が足りず、衝動的な面があった。退学はハプニングともいえる。その詳細は、ある日大森夫人から「多額」のお金をもらった時、突然日本に行くという計画が思い浮かび、親戚に足りない分のお金を借りに行ったり、学校に戻って電車の割引券を発行してもらおうとしたりする「即興的な計画」は、まだ幼い女子学生の大雑把な計画であったと思われる。結局先生に露見してしまい日本に行く計画が失敗になったことから、日本に行くと「どうにかなる」と考えただけで、具体的な計画があったようには見えない。しかし未熟で具体性のない計画だとはいえ、当時の女性学生が知り合いの一人もいない日本に独りで行こうとしていたことから、彼女の大胆な性格が見てとれる。一方、家族や親戚からは「学校に行かせたあげくこのようになった」という皮肉交じりの批判を聞くことになる。しかし、李貞喜はこの「失敗」を踏み台にし、その後も着々と「日本に行く計画」を進めていった。

(4) 退学後、職業婦人へ—チケットガール、自動車会社の女性事務員としての職業経験

退学後、李貞喜は飛行士になる以前、いくつかの職業経験を持つようになる。学生時代に兼任していたドブサリや家事使用人もある種の女性の職業であったが、学校の退学後、より本格的な職業婦人への道が始まり、李貞喜は飛行士になるという夢を持ったまま、様々な仕事に携

²⁵ 「淑明女校生 斷然히 盟休」『同亜日報』1927年5月27日2面。

わっていた。李貞喜が経験した最初の仕事は、チケット販売である。当時劇場などでチケットを販売する女性はチケットガールと呼ばれ、当時の「モダンな」女性の仕事の一つとして注目を集めていた。この時期はモダンガールの名称の一部を使った「○○ガール」という言葉が流行し、各職業の女性労働者を指していた。例えば、電話交換手は「ハローガール」、ガソリンスタンドで働く女性は「ガソリンガール」と呼ばれていた。



【図 4-2】チケットガール²⁶

女性労働力の需要が増えたとはいえ、その殆どが専門的なものではなく、サービス業を中心に発達したため付けられた名称であった。

李貞喜がチケットガールとして働いたのは、京成で朝鮮新聞社主催の朝鮮博覧会が 1926 年 5 月 12 日から 6 月 20 日にかけて開かれた時であった。この時の給料は日給 1 円であり、博覧会は 40 日間続いたので、李貞喜は日本に行くには十分なお金だと考えていた。確かに、1931 年頃になっても、女性工員の賃金が月平均で 6～30 円、女性車掌は 25～30 円、女性店員は 15～40 円であったため²⁷、1926 年がさらに早い時期であったことを考えると、日給 1 円は少なくない金額であっただろう。チケットガールの仕事を 20 日ほど終えた頃、李貞喜は自動車会社の女性事務員募集広告を見て応募し、内鮮自動車部の女性事務員として働くようになった。この時の勤務時間は午前 7 時から

午後 6 時までだった。李貞喜は事務員の仕事の傍ら英語を学ぶため、大平通にある青年会英語科夜学に通っていた。食事などでは切り詰めて生活し、日本に行くための貯金をしていたのである。ところが、事務員生活を一ヶ月ほど続けていたところ、彼女自身の言葉によると「至誠感天」であり、その「努力に対し天は無心ではなかった」ともいえる出来事が起きた。それは、次から考察する名古屋飛行学校の飛行団との出会いであるが、李貞喜の飛行士になりたいという夢がより現実的な機会として訪れたことを意味し、飛行士に対する挑戦が成果として現れた第一段階であるといっても過言ではない。

(5) 名古屋飛行学校冒険飛行団との出会い

ここでまず、李貞喜と飛行機を最初に結んだ名古屋飛行学校、当学校主催の飛行大会のことについておさえておきたい。

名古屋飛行学校は 1924 年（大正 13 年）、小幡ヶ原に設立された民間飛行学校である。名古屋飛行学校に関する最新の研究成果を出した伊藤重光によると、同校は日本最大の飛行学校であったと考えられるが、開校時の状況に関して正確に確認できるものはない²⁸。すくなくとも設立当時は「約 10 台の飛行機を完備して御原陸軍中佐（予備）を校長に其他優秀の民間飛行士を教

²⁶ 梁玉順「特等と三等」『女性』朝光社、1938 年 7 月、p. 86 におけるイラスト。

²⁷ 「서울 職業婦人の報酬」『三千里 3 (12)』三千里社、1931 年 12 月、p. 19。

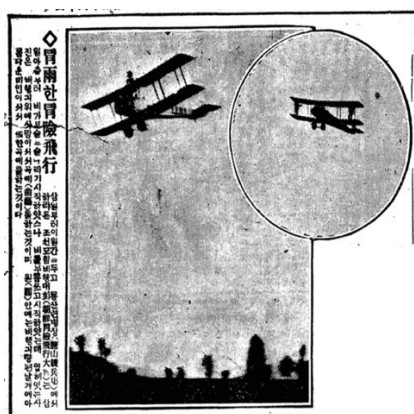
²⁸ ここでは、伊藤の結論に従って、逓信省と県知事の公認を得た上で本格的な学校として開校されたと考えられる 1924 年とする。詳細は次の通り。；伊藤重光「小幡ヶ原名古屋飛行学校（一）」『もりやま第 32 号』守山郷土史研究家、2013 年、pp. 1-2。

官と」していたことは確認できる²⁹。当時、同校の教官数は5人、生徒数は11人であった³⁰。そのうち、女子訓練生も4人いた。朝鮮冒険飛行大会が行われたのは1926年6月7月頃であり、正式な学校になってから2年程度経った時点のことである。この冒険飛行大会は朝鮮全国各地を巡回する地方巡回冒険大会であった³¹。最初の飛行大会は京城であったが、開催に当たって次のような記事が掲載されている。

「女流飛行家も参加。各種の冒険飛行」

汝矣島飛行練習所では6月1日から練習飛行に着手し、最近毎日のように、京城上空に飛行機が飛び上がっている。日本名古屋飛行学校主催で、来たる20日（日曜日）に京城運動場では朝鮮では今まで見たことのない冒険飛行が挙行され、様々な冒険的妙技が行われるそうだ。そのなかには日本女流飛行家木部シゲノ嬢をはじめ一等飛行士4名が出る予定である。この冒険飛行に使われる飛行機は近々京城に到着する予定である³²。

朝鮮冒険飛行大会を紹介する上記の記事は、朝鮮で冒険飛行という珍しい妙技を見る機会であることに注目している。また、この記事では女性飛行士のことが強調され、当時三等飛行士だった木部シゲノの名が出ている³³。朝鮮のメディアが飛行大会にあたり女性飛行士に注目した様子は、次の記事の写真にも表れている。



【図4-3】冒雨な冒険飛行

3日から二日間、龍山練兵場では雨にもかかわらず、朝鮮冒険飛行大会が開かれた。写真は飛行機の上に人が立って曲芸する様子だが、丸枠の写真の飛行機の両側羽に美しい美人が立っており、さらに曲芸をするのである。

『朝鮮日報』1926年7月4日

白黒の写真には、飛行機の羽に人が立っている様子が確認できる。しかし、当時の写真技術の限界もあり、遠くから撮られているため性別までは把握できない。それにもかかわらず丸枠のなかの写真について言及し、「美しい女性」と強調しているのは興味深い。また、女

²⁹ 菊池武徳『日本木材会人物伝・第1巻』（名古屋版）、日本木材会人物伝編集部、1927年、p. 58。

³⁰ 「学事要覧（大正15年度版）」（名古屋市役所か）昭和2年（1927年）推定（伊藤重光「小幡ヶ原名古屋飛行学校（二）」『もりやま第33号』守山郷土史研究会、2014、p. 28から再引用）

³¹ 李貞喜の回顧や新聞記事においても、飛行大会は慶尚北道の大邱、全羅南道裡里（現在益山市）などで開かれたことが確認できる。またその各地の主催者は毎度異なっており、大邱の場合「大邱土木建築組合主催」（『同亜日報』1926年9月24日5面）、裡里の場合「裡里在郷軍人会」が主催したのであった（『同亜日報』1926年8月8日5面）。

³² 『同亜日報』1926年6月4日2面。

³³ 木部シゲノは、日本で女性として二等飛行士になった最初の人物である。彼女の両親は朝鮮に移住した在朝日本人であった。その後の話として、彼女は男装をしており、「女房がいる」という話があったほど、「女性的ではなかった」人物である。つまり、木部自身は飛行士として女性である「特徴」を捨てようとしていたのだ。しかし、この新聞記事においては、彼女を表現するに当たって女性であることが何よりも強調されている。

性の活動範囲が男性に比べてかなり狭かった当時、冒険飛行団に女性が含まれていること、しかも曲芸飛行までが行われたことは、人々にとって大きな関心の対象であった。

京城で女性事務員として働いていた李貞喜も、こうした新聞記事を見て飛行大会のことを知っただろう。上記のように女性飛行士が強調された新聞記事が、李貞喜をより動揺させたことは想像に難くない。飛行大会が開かれた日、李貞喜はこうした機会を逃すことなく京城練兵場へ行き、名古屋飛行学校長の御原福平³⁴を訪ねた。そして「泣きながら飛行機に乗せてもらうように願った」結果、その日初めて飛行機に乗ることができた。「陸地を離れ 10 分間空中の人になった」と語られたこの経験は、李貞喜にとって飛行士としての履歴の一行目を埋めることができる出来事になった。

その夜自動車会社の仕事を終え再び飛行団が泊まっている旅館（朝鮮銀行隣の備前屋旅館）へ行った李貞喜は、御原に自らの飛行士になりたいという思いについて話した。彼女自身の言葉によると御原は「幼い少女の熱情に深く感動を受けたらしく」李貞喜に飛行団への参加を許可したのである。飛行士になりたいと「夢」を見続けてきた李貞喜は、ここで初めて飛行機を間近に見たばかりでなく、搭乗してハンドルを持つことができ、飛行機は「現実」のものになったのである。

軍人出身だった御原の性格は厳しかったようだが³⁵、彼が誰の紹介もなしに訪れた李貞喜の話聞いて彼女を飛行団に入れたのは、李貞喜の志を高く評価したからであろう。この冒険飛行大会は3ヶ月間「南北朝鮮いくつかの都市」を回った。李貞喜は飛行術を習って間もない頃から「冒険飛行をする」ようになったわけである。冒険飛行で行ったこととして李貞喜が明らかにしているのは、飛行中の翼の上を歩くことなどであった³⁶。また、名古屋飛行学校は朝鮮で飛行大会を開催する以前、1926年5月15日・16両日間「懸賞航空思想普及大会」を新愛知新聞社の後援で開いたことがある。ここでの大会の詳細な内容を見ると、飛行機を飛ばして高度目録、飛行競争の所要時間計測、飛行機と自動車を競わさせて所要時間を観衆が予想して投票をするなどのイベントが行われた。また女性在学生小沢米子、藪内光子が飛行中の飛行機の翼に立つこと、教官佐藤実が空中の機体からたらしした縄梯子を乗り降りすることなどの曲芸飛行が行われたことから³⁷、朝鮮の大会でも同様のことが行われた可能性が高い。この飛行大会で、李貞喜も飛行学校の女性訓練生とともに飛行中の飛行機の翼に立つなどの役割が課されていたことだろう。ある意味で、飛行大会において女性飛行士に任せられたのは、本来の飛行術ではなく、妙技を見せ、観客の興味を引くような役割であった。こうした点は、同じ飛行士でありながら、男女の役割分担があったこと、またこれは一般的なジェンダー認識が反映された結果であったといえる。

名古屋飛行学校の飛行団は、京城の大会に続いて朝鮮の他の地域を回ったが、この時期に李貞喜が初めてメディアに注目されるようになる。特に、大邱の飛行大会では「朝鮮人女性飛行士」として紹介され、李貞喜のみならず飛行大会も注目を浴びている。御原が李貞喜を飛行団に参加させたのは、彼女の熱心な気持ち伝わったためでもあろうが、こうした女性飛行士への注目、特に「朝鮮大会」における「朝鮮人女性飛行士」が果たす役割を予想したからかもし

³⁴ 御原福平は1882（明治15）年兵庫県三原郡松帆村出身である。陸軍士官学校卒業後に軍人として活躍した。1918年少佐、飛行第一大隊付、1920年陸軍航空学校教官、1922（大正11）年名古屋駐在検査官、1923年に中佐になり首席検査官になったが、1924年退役し民間飛行学校の設立に携わった。；中日新聞社会部「名古屋飛行学校」中日新聞社会部編『あいちの航空史』中日新聞本社、1978年、p. 60。

³⁵ 御原の長女敏子の話によると、御原が帰宅した時は家族全員が玄関で迎え、畳に頭を擦り付けながら挨拶しなければならなかった。また、父に対し立ったまま話すことは許されなかったという。；中日新聞社会部、前掲、p. 61。

³⁶ 李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p. 124。

³⁷ 中日新聞社会部、前掲、p. 65。

れない。この大会は、引き続き他の地域を巡回しながら行われたが、全羅南道裡里で教官福長が墜落、死亡し³⁸、また洪水の被害で何台もの飛行機を失うという被害に遭った³⁹。

当初、李貞喜は飛行大会の後、飛行団とともに日本に行く計画であったそうだが、こうした予想外の出来事により実現できなくなったという。それにもかかわらず、これを機に李貞喜は「朝鮮人女性飛行士」として取り上げられることになり、彼女の飛行機に関する熱意はさらに強まったと考えられる。

第2節 女性飛行士李貞喜と「モダンな」職業婦人李貞喜（1926～1933年）

（1）後援者との出会い、飛行士李貞喜になるまで

名古屋飛行学校の飛行団が日本に帰った後も、李貞喜の飛行士への挑戦は続いていた。経済的な理由で飛行術をすぐに習うことはできなかったが、1926年秋から汝矣島飛行場にある李基演^{イ・ギョク}の練習場で飛行機清掃の仕事が始めることで飛行機との関わりを持つことができた。この時も誰の紹介もなしに訪れた李貞喜は「労働の報酬として飛行練習をする許可を」得て、「二三日に一度飛行練習をする」ことができたという⁴⁰。李貞喜が飛行場の仕事をしている間、三等飛行士李昌均^{イ・チャンギョク}⁴¹が故国訪問飛行のため汝矣島飛行場に訪れたが、その時はまだ日本飛行学校の練習生であり、後に朴敬元と同じ時期に三等飛行士になる徐雄成も応援に来ていた。李貞喜はその際に徐雄成に出会って、彼の後援をもらうようになった⁴²。

具体的な後援の内容は、李貞喜が徐雄成の父親から 3000 円を支援してもらったことで、三等飛行士になるまでの飛行学校の学費と生活費を解決できた⁴³。徐雄成とその父親が李貞喜を支援した正確な動機は明らかではないが、徐雄成が李貞喜の「徹底した抱負と熱心な努力に感服」し、父親に支援を頼んだ結果だという⁴⁴。徐雄成は女性飛行士朴敬元と同じ時期に飛行学校で修学していたため、女性が飛行士になりたいということに対し深い理解があったのかもしれない。後援をもらうに当たり、李貞喜と徐雄成の二人は義理の兄妹の関係を結ぶことになったが、「青春男女の間」に交される後援が世間において「性的な誤解を受けやすいため」二人の両親の立会いの元で「結義兄妹」になったということから⁴⁵、当時の男性、女性の間の人間関係をめぐる社会状況が窺える。

そうして、李貞喜は 1926 年 11 月 19 日徐雄成とともに来日し、日本飛行学校で勉強を始めるようになった。李貞喜は来日した当初、蒲田にある日本飛行学校正科に通っている様子が、朴敬元が三等飛行士になった後のインタビューにおいて紹介されている⁴⁶。李貞喜は

³⁸ 福長四郎は静岡県出身で 1896（明治 29）年生まれの二等飛行士で、名古屋飛行学校冒険飛行団を組織して朝鮮滞在中の 8 月 6 日に裡里で墜落死した。（伊藤重光「小幡ヶ原名古屋飛行学校（二）」p. 30。また、朝鮮発刊の『毎日申報』1926 年 8 月 8 日付などでも、これに関する内容が確認できる。

³⁹ 「毎日申報」1926 年 7 月 24 日付にも、飛行団が飛行機 2 台を流失したことが確認できる。

⁴⁰ 李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、pp. 125-126。

⁴¹ 李昌均（イ・チャンギョク）：朝鮮人三等飛行士。開城出身で、慶尚南道晋州で育った。晋州第一普通学校、公立農業学校を卒業した後、1925 年春東京蒲田の日本飛行学校正科を、1926 年 8 月末に立川日本飛行学校操縦科を卒業した後、三等飛行士免許を取った。1926 年秋には、晋州の富裕層（有志）の支援を受けて故国訪問飛行をするようになった。彼の助力で汝矣島飛行場を訪れた徐雄成と李貞喜が出会ったのはこの時期である。また、『朝鮮日報』1926 年 12 月 26 日付の記事において、汝矣島飛行場に置いてあった飛行機が破損したことで、故国訪問飛行が延期になった状況が掲載されている。

⁴² 『朝鮮日報』1927 年 10 月 21 日夕 3 面。

⁴³ 李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p. 126。

⁴⁴ 『東亜日報』1928 年 2 月 19 日 3 面。

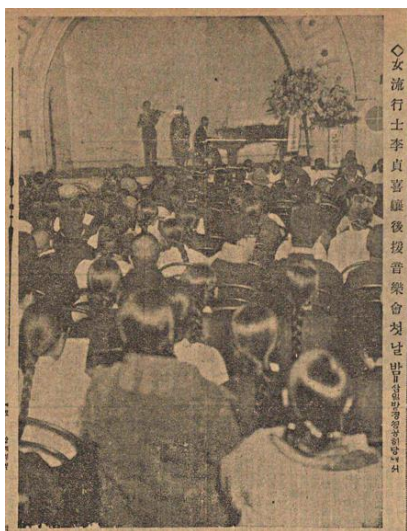
⁴⁵ 同上。

⁴⁶ 『毎日申報』1927 年 3 月 6 日 6 面。

正科（地上学科）で地上教育を受けた後、1927年5月に日本飛行学校操縦科に入り、立川市の吾妻町で下宿をした。

1927年11月、日本に渡ってから約1年後、李貞喜は三等飛行士免許を取得する。飛行士免許を取った時は「日本最年少女性飛行士⁴⁷⁾」、また「朝鮮で3番目の女流飛行士」として紹介される。ここで3番目というのは、朴敬元、権基玉に続く3番目ということである⁴⁸⁾。中国軍で飛行士として活躍している権基玉のことがこの時期すでに朝鮮で紹介されていたのである。この時の朝鮮人は、日本で飛行士免許を取ったことと中国で飛行士活動をするを区別していなかった様子で、どちらも「朝鮮人女性飛行士」として称されていた。植民地期朝鮮で、飛行士になるためには朝鮮を離れていかなければならなかったという点、朝鮮でその人たちすべてが「朝鮮人飛行士」として捉えられていた点が指摘できよう。

李貞喜は三等飛行士になるまで徐雄成の支援を受けていたが、その後も続けて彼の支援をもらうことはできなかった。飛行士免許を取って間もない12月頃には、朝鮮に戻って資金集めに注力していた様子である。二等飛行士になることを目指し、引き続き日本飛行学校研究科に通うためであった。朝鮮の代表的な民族誌『朝鮮日報』や『東亜日報』などに次々と連載記事が出て李貞喜のことが紹介された。こうしたメディアの注目は、もう一人の朝鮮人女性飛行士の「誕生」を知らせる目的だけではなく、メディアを通して後援活動に繋げることを期待した点にもあるだろう。後援活動として、李貞喜後援音楽会が母校である淑明女子高等普通学校淑明会の主催で、当初1928年2月25日と26日の計画だったものが延期され、実際には3月3日と4日に、長谷川町公会堂で開催された⁴⁹⁾。後援は音楽会のチケット販売の利益からなる形で、チケットは2円、1円50銭、1円の3種類のものであった⁵⁰⁾。李貞喜への後援をめぐって、メディア、母校、そして音楽家などが力を合わせていた様子で、朝鮮人女性飛行士の誕生がこうした朝鮮人たちの協力によってさらに「朝鮮のもの」となっていく様子が窺える。



【図 4-4】李貞喜後援音楽会の光景『毎日申報』1928年3月5日2面。

当時、二等飛行士になるための費用は2000円位が必要であった。しかし家賃や生活費まで考えると、それを上回る金額が必要であっただろう。後援音楽会から得た利益は、二等飛行士になるまでの学費や生活費を払えるまでの十分な金額には至らなかったという。また、李貞喜の回顧によると、後援音楽会の成果を聞いたある貴族が後援者になることを自ら申し出て訪ねてきたという。それによって、一旦日本に戻り安心して日本飛行学校研究科に入学することができたのである。

しかし、入学後分かったのは、李貞喜自らの表現を借りると、その後援者は「体を狙う不正な後援」者であったという。そして「不道德な」後援を断って、飛行学校を辞めることまでを考えていたようだが、学校側の色々な配慮で通い続けることができた。その時、二等飛行士免許を取ると逡信省で奨励金として1000円が出ることで

⁴⁷⁾ 『毎日申報』1927年12月13日2面。

⁴⁸⁾ 『朝鮮日報』1927年10月21日夕3面。現在は、権基玉が中国で飛行士免許を取ったのが、朴敬元が三等飛行士免許を得たのより先だと明らかにされているが、当時は権基玉のことがそれほど知られておらず、朴敬元に続く2番目と紹介されている。おそらく、権基玉が飛行士として活動しているのが知られたのが朴敬元より遅かったためであるだろう。

⁴⁹⁾ 『朝鮮日報』1928年2月15日夕3面、1928年2月18日夕3面、1928年3月2日夕3面。

⁵⁰⁾ 『毎日申報』1928年3月2日3面。

⁵¹、授業料を後払いにするという形で学費問題は解決され、飛行学校に通い続けることができたのである。しかしながら、生活面における経済的な困難は続き、お腹を空かせ、家賃を払うことができないほどの状況であったようだ。このように困っていることを学校側と相談した結果、学校関係者の昼食を学校内で李貞喜に炊かせることにして、そのまかないを与えることで食事問題が解決できた⁵²。一方、家賃問題や根本的な生活費不足を少しでも解決しようと、飛行機の絵葉書を作って銀座まで売りに行ったこともあるという。当初は渋谷や原宿なども回りながら売ろうとしたが、1週間で1枚しか売れない状況だった。もっとも人が集まる銀座に場所を変えて絵葉書販売を試みたが、ここでも売ることができないままであった。二週間ほど続けていたところ、「夜市の親分」に見つかり、怒られて追い出されてしまったため、絵葉書販売は失敗に終わってしまう。

結局家賃を払うことができなくなり、朴敬元のところに行って1ヶ月ほど生活をしていたが、1929年3月12日朝鮮日報主催で朝鮮の商業視察団が東京に来た時に歓迎飛行をすることになった。その時に100円の寄付をもらい、再び家を借りて卒業までの家賃を支払うことができたのである⁵³。また時々飛行学校の教務主任の家に行き家事を手伝いながら小遣稼ぎをして生活費をまかなっていたという。こうしたことから李貞喜が飛行士として注目される裏側には、女性、朝鮮人という限界などを論じる前に、経済的な困窮が存在していたことが分かる。しかし、その度に周りの協力を得て、上手く乗り越えることができたと考えられる。これは単に「周りに助けられ運が良かった」のではなく、周りとは相談し、自分が置かれた状況を上手く解決しようとしていた点で李貞喜の積極的な性格が窺える。こうした李貞喜の性格は、以前、住み込み家事使用人、チケットガールや女性事務員として働いていたこと、また名古屋飛行学校の飛行団への参加やその後の支援をもらう過程においても常に発揮されている。

飛行学校を続けて通うことのできた結果、李貞喜は1929年7月3日二等飛行士資格を獲得し⁵⁴、飛行学校も卒業するようになる。ところが、李貞喜は二等飛行士免許の取得を知らせると同時に、航空界を離れ舞踊家になることを宣言した。常に女性飛行士として注目されてきた李貞喜が、女性としては「最高レベル」である二等飛行士免許を取った途端に飛行界を離れるということは、人々にとって驚きのユースであっただろう。

(2) 舞踊家へ変身

李貞喜が東京に戻り、7月25日に石井漠舞踊団に入所するという知らせは早速メディアの注目を集めた⁵⁵。

朝鮮のすべての社会的な情勢は、女流飛行士として到底暮らしていけないし、二等飛行士以上にはなれないため、目的を変更し石井漠の下に参加するようになったが、飛行界のすべてを断念したわけではない。皆様の後援をいただき、郷土訪問飛行をしようと手配中である⁵⁶。

⁵¹ 民間航航空育成の目的で、飛行士奨励規定で二等飛行士には1000円が交付された。；『日本航空史（明治・大正篇）』前掲、p.492。

⁵² 李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p.129。

⁵³ 同上、pp.129-130。

⁵⁴ 帝國飛行協会編『航空年鑑昭和5年』帝國飛行協会、1930年1月、p.442。

⁵⁵ 李貞喜が石井漠舞踊団に入るようになった経緯ははっきりしてないが、おそらく当時朝鮮出身の舞踊家としてすでに名をあげていた崔承喜の紹介であるだろう。崔承喜と李貞喜はともに淑明女子高等普通学校出身である。

⁵⁶ 『朝鮮日報』1929年7月18日夕2。

上記のように李貞喜は朝鮮のメディアを通して、「朝鮮のすべての社会的な情勢」「到底暮らしていけない」「二等飛行士以上にはなれない」などの理由で飛行界を離れるという意向を示した。どちらもが経済的理由に繋がっていた。朝鮮の社会的な情勢というのは、女性飛行士に対する支援が少ないことに対する不満であったろう。また女性は二等飛行士になれず、飛行士として就職するのも容易ではなかったため「転職」をするということであった。とはいえ、飛行界を丹念したのではなく、また郷土訪問飛行を計画中であるということからは、経済的な問題が解決すれば、つまり後援をもらうことができれば飛行士として生活を続けたいという意見も同時に表していた。

李貞喜は舞踊家になることを表明してから、2ヶ月後の1929年9月16日、日比谷公会堂で開かれた「音楽舞踊の夕」に出演する⁵⁷。初舞台の後、李貞喜は舞踊家生活をしている自らの状況について次のように語っている。

舞踊といっても御承知のようにカフェのダンスとは違います。墮落した等という世評が口惜しう御座います。女の二等飛行士では到底生活が出来ませんので糧を得る為^レに舞台への生活を選んだのです。勿論一つは芸術のためもあります。今の生活は飛行場で油によごれている居る時よりもつらい事ばかりです。三度三度のご飯がとても足りないくらいに感じられます。もとより覚悟の事ですが並大抵の仕事ではありません。それに妾は飛行機に乗って居たので、脚ががに股で困ります。これをまず直さねばなりません。初めての舞台は過般日比谷で一エキストラガールとして出ましたが、本当の初舞台は一月です。それまで一生懸命です。猶妾のことを、飛行家を見捨てたのかと等と言う人がありますが、今後とも研究を続ける心積もりです⁵⁸。

初舞台を経験した李貞喜は、舞踊家生活が平坦な道ではないと感じたようである。また、舞踊を始めたのは、世間の評価（おそらく、墮落、虚栄であるといったもの）とは異なり、糧を得る為という経済的な問題を解決するためであった。容易ではないとはいえ、次の舞台のために一生懸命に努力している姿が現れている⁵⁹。のちの李貞喜の回顧によると、当初「舞踊に対する大きな関心はなかったが、せっかく習うからには一所懸命学ぼう」と思い、負けず嫌いの性格の故に、少しも休まずに頑張って習っていた」という。一方、同じ時期に石井漠舞踊団にいた石井みどり⁶⁰は李貞喜について次のように回想している。

当時漠先生のところには李貞喜さんという朝鮮の方がいて、その方はもともと、女性ながら飛行士の勉強をするために日本に来て、二等飛行士の免状をもっていたのですが、

⁵⁷ この舞踊会はコロムビアレコード会社の後援で日本新聞学会が開いたもので、歌手の平井美奈子と石井漠舞踊団が出演した。李貞喜は舞踊団の一員として出演したろう；『朝鮮日報』1929年9月21日夕3、『読売新聞』1929年9月15日朝10。

⁵⁸ 『東京日日新聞（府下版）』1929年9月26日8面。

⁵⁹ 李貞喜が「本当の初舞台」といったのは、おそらく1929年12月3日から歌舞伎座で公演されたオペラ『落ちたる天女』であったと思われる。上記の引用文の内容や、のちに李貞喜が歌舞伎座で20日間出演した（李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p.131）と述べていること、また同じ時期石井漠舞踊団にいた石井みどりの初舞台が歌舞伎座でのオペラ『落ちたる天女』でもあった（石井みどり『よく生きるとは、よく動くこと』草思社、2004年、p.22。）といったことから推定できる。

⁶⁰ 石井みどり（1913～2008）；昭和・平成期の舞踊家。1929年石井漠に師事し、師の相手役として歌舞伎座「落ちたる天女」で初舞台。1930年石井みどりの芸名をもらう。1936年独立し、以後公演、創作、指導など活発な活動を続けた。石井みどり・折田克子舞踊研究所を主宰し、1988年～2004年現代舞踊協会会長、全日本舞踊連合会会長を歴任した。後進の育成に努める一方、90歳を超えても舞台に立った。；石井みどり、前掲書。日外アソシエーツ編「20世紀日本人名事典（あ～せ）」日外アソシエーツ、2004年、p.176。

そちらをやめて、先生のところに踊りを習いにやって来ておられました。〔……〕李貞喜さんは熱心な方で、朝五時に起きてお稽古場に行きます。それを見ていたら私も啓蒙されて、ゆっくりなんて寝てられません。着替える時間が惜しいから、寝るときに寝巻きを着ないで稽古着のまま寝て、李貞喜さんが起きると私も起きて、練習に行きました。当時の飛行士というと、操縦だけじゃなくて整備から何から何までやらなければなりません。だからたいへんな勉強をされたと思いますが、李貞喜さんは踊りに関してもひじょうに熱心な方でした。その人の勢力的なやり方に刺激されて、私も一所懸命になってお稽古いたしました⁶¹。

当初、経済的な理由で始めた舞踊だったが、物事に一所懸命に応じる性格はここにも表れていた。自ら「つらい」、「並大抵の仕事ではない」、「少しも休まずに頑張って習っていた」といっただけでなく、他の内弟子が見る李貞喜も、朝から晩まで稽古に一所懸命であり、舞踊に対しても「非常に熱心」であったこと、またそれは他人に刺激を与えられるほどであったと記憶されている。

しかし、李貞喜の舞踊家として生活は長く続かず、1930年3月に朝鮮に戻ったのである。その理由は、崔承喜⁶²と石井漠⁶³との関係が「悪くなった」ことによるという⁶⁴。1929年8月に崔承喜が石井漠のもとを離れ朝鮮に戻って自分のスタジオを開設することになるが⁶⁵、李貞喜によると、これがきっかけで石井漠は朝鮮人に対する感情を悪くし「朝鮮人は二度と教えない」としたため、舞踊団に残ることができなかったという⁶⁶。他方、石井みどりは、次のような見解を残している。

李貞喜さんは飛行機の操縦もすれば、自動車も運転できるし、馬にも乗れる。ところが乗馬は両膝でギュッと馬の胴を押さえなければなりません。そのため膝が内側に向いていたのが踊りにはマイナスでした。踊りでは膝を外側に向けて立たなければいけないけれど、彼女は内側に向いている。日本でいうエックス脚です。それで結局、自分は舞踊には向かないと思われたのでしょう。また飛行機の勉強のほうに戻っていかれました⁶⁷。

⁶¹ 石井みどり、前掲書、p. 21。

⁶² 崔承喜（チェ・スンヒ 1911-69）：植民地朝鮮出身の舞踊家。1926年石井漠舞踊団の朝鮮公演の際に、兄のお勧めで石井漠の第一号弟子になり、東京に渡りて舞踊を学んだ。1929年8月から石井漠の元を離れ独立し、1930年代から1945にかけてはソロダンサーとして活動、帝国日本の枠組みで人気を得た。1945年朝鮮独立後、分断された朝鮮半島で夫安漠^{アン・マツ}とともに北朝鮮を選択したが、1969年死去した。；Lee, Yeounsuk 「The Early Dance Career of Ch'oe Sŭnghŭi: A Hybrid Path of Ch'um (Korean Dance) and Muyong (Modern Dance)」『言語社会 12』一橋大学大学院言語社会研究科、2018年3月、p. 288。國吉和子「日本のモダンダンスと朝鮮：石井漠と崔承喜」『言語社会 (12)』一橋大学言語社会研究科、2018年3月、p. 261。

⁶³ 石井漠（1886～1962）：大正・昭和期の舞踊家。日本の創作舞踊の先覚者。黎明期の宝塚歌劇団等の指導も経て、作曲家・山田耕筰らと組んで1916年に舞踊詩運動を起こすなど、近代日本の新しいダンスを創り出そうと努力した。彼は西欧の真似する事ではなく、西洋舞踊の新しい技法を体得することで独自の舞踊作品を目指していた。1928年年東京・自由が丘に石井漠舞踊研究所を設立、石井みどりらほか多くの後進を育て創作舞踊を根づかせた；國吉和子、前掲論文、p. 258。日外アソシエーツ編「20世紀日本人名事典（あ～せ）」前掲、p. 174。

⁶⁴ 李貞喜が石井漠舞踊団に入ったことは崔承喜と関連があるのではないかと推測できる。崔承喜与李貞喜は同じ時期に淑明女学校に通っていた。また飛行士とは関係のない舞踊家の道を選んだのは誰かの推薦、ないし紹介があったと考えられる。しかし、李貞喜が入所したのは、崔承喜が独立した時期とほぼ一致している。そのため、二等飛行士免許を取った後に舞踊団を紹介されたというよりは、それ以前から舞踊団に入るという話を進めていた可能性が高い。

⁶⁵ 國吉和子、前掲論文、p. 261 など参照。

⁶⁶ 李貞喜「李貞喜嬢の自己公開状」『別乾坤 (39)』1931年4月、p. 19。

⁶⁷ 石井みどり、前掲書、pp. 21-22。

石井みどりが石井漠スタジオに通い始めたのは1929年8月頃⁶⁸、内弟子になったのは2ヶ月後のことである⁶⁹。李貞喜が舞踊団に入ったのは同年7月末だから、ほぼ同じ時期に舞踊団での生活を始めた二人である。毎朝一緒に起きて稽古場に行ったということからも、石井みどりと李貞喜は、舞踊団のなかで親しい間柄であったことが見てとれる。そのため、石井みどりが記憶している李貞喜は、身近な人からみた「正確」な様子であるといえる。石井みどりがみた李貞喜が舞踊家をやめた理由は、何より内股が原因であった。これは「それに^マ妾は飛行機に乗って居たので、脚ががに股で困ります。これをまず直さねばなりません」と、李貞喜自身によって語られた、舞踊家としての悩みでもあった。

さらに、石井みどりが石井漠を初めて訪ねた時は「崔承喜さんや石井小浪先生といったお弟子さんは独立されてもうおられ⁷⁰」なかったのである。この記憶の通り、崔承喜が石井漠の元を離れて独立したのは1929年8月である。李貞喜がいうように、崔承喜と石井漠の関係が主な理由だとすれば、その後6ヶ月もの間舞踊団で内弟子として舞踊会の練習に励んでいたのはやや矛盾すると思われる。おそらく、身体的な弱点を克服できなかったのが主な理由であったが、崔承喜と石井漠の関係による気まずさも密かに作用していたのではないかと考えられる。

こうした理由によって、李貞喜は1930年頭に舞踊家生活を終え、京城に帰ったのである。その後、飛行士としての「就活」を行い、父親の友人の紹介で中国南京政府と交渉し、飛行士として採用するという辞令状（内辞）をもらったが、渡航証明書が発行されなかったため、願い通りにならなかった⁷¹。なお、南京国民政府は、序論で紹介したもう一人の朝鮮人女性飛行士権基玉やその他の朝鮮出身飛行士も活動していた場である。のちに李貞喜はあるインタビューにおいて「南京政府が飛行機に対し大変熱意を持っている⁷²」という点を強調したことから、李貞喜は飛行士としての活動のために、南京政府に就職することを再び念頭に入れていたと考えられる。ここで一つ指摘できるのは、李貞喜の場合飛行士としての活動ができるのであれば、日本、中国、（そして、アメリカ）など、その場を問わなかったようである。こうした点から、彼女自身が日本と朝鮮、または中国など、特に「国」の間の政治的な関係を考慮していたとは到底思われぬ。むしろ、飛行士になれるような環境を望んでいただけで、民族や、国などに関しては深く考えてなかった様子が窺える。

（3） 運転手として

舞踊家生活も、中国地域飛行士としても思う通りにならなかった李貞喜は、別の方法で経済問題を解決する。自動車運転手になったことである。1930年9月に京畿道警察部保安課で行う自動車運転手試験を受けたが、結局「私の状況が人と異なる〔＝飛行士として知られていた〕関係で不合格⁷³」になったという。しかし、その2ヶ月後の1930年11月に、咸南道庁の運転手試験に降格し運転手免許を取得した⁷⁴。

運転手免許を取った後、12月頃には咸興にある日本人が経営する河野自動車部で給料をもらって運転手として仕事をしていた。しかし様々な状況が気に入らなかったため仕事を辞めて京城に戻り、1931年3月13日から自営運転手をするようになった。この時の車は、京城サービス

⁶⁸ 同前、p. 17。

⁶⁹ 同上、p. 20。

⁷⁰ 同上、p. 19。

⁷¹ 李貞喜「李貞喜嬢의 自己公開状」前掲、p. 19、李貞喜「靑空에서 보낸 나의 飛行苦難十年史」前掲、p. 131。

⁷² 『朝鮮日報』1933年5月24日朝2。

⁷³ 李貞喜「李貞喜嬢의 自己公開状」前掲、p. 19。

⁷⁴ 『毎日申報』1930年11月30日夕2。

自動車工場主と交渉し、分割払いで買ったという⁷⁵。李貞喜は京城の鐘路一丁目の亜細亜自動車部で「京 362 号」「アスキング号」というタクシーに乗って運転手生活を始めたのである⁷⁶。運転手生活を始めてすぐに自ら運転をして毎日申報社を訪れた李貞喜は「いつでも機会があれば、飛行界に戻る決心である。皆さんの後援とご指導お願い」と述べたことから、李貞喜が運転手になったことで注目をするメディアを利用し、再び飛行士になるための支援を呼び掛けている。また、運転手活動をしている間にも、航空界との接点を持っており「飛行士李貞喜」というステータスは常に有効であったと思われる。例えば 1931 年 5 月末、日本学生航空連盟の主催で訪欧飛行をする法政大学機が京城に寄ったが、この時「女流飛行士李貞喜が爽やかな洋装の姿で二人の飛行士を迎えたためさらに異彩を放った⁷⁷」とされ、朝鮮内で女性飛行士としての李貞喜のイメージは変わらずに存在していたことが見てとれる。爽やかな洋装などが強調された「女性」飛行士としての李貞喜のイメージは、飛行界を離れていながらも、飛行界で「適切に」使われていたのであった。

(4) 英語を学ぶため上海へ

しばらくの間運転手としての生活を続けていた李貞喜だが、1932 年 10 月頃「自動車で稼いで飛行機を買おうと考えたことは無駄⁷⁸」だったようで、仕事をやめて上海に行くことを決める。また、上海に行くという選択をするきっかけは英語を学ぶためであった。上海に行くこと以前に、知人に頼んでアメリカオハイオ州にある飛行学校と交渉した結果、入学許可通知をもらったが、あらかじめ領事館の英語試験に合格する必要があるがあった。最初は朝鮮で西洋人のいる教会に通ったり、西洋人を紹介してもらったりするなどして英語の勉強をしていたが、より多くの外国人に接する機会や環境を求めて上海に行くことを決めたのである。

上海は租界の存在とともに 1930 年代初頭に人口 300 万人を超え「国際都市」としての絶頂期を迎えた⁷⁹。1930 年代、上海共同租界における外国人人口総数は 36,471 人であったが、そのうち、日本人はもっとも多く (18,478 人)、続いてイギリス (6,221 人)、ロシア (3,487 人)、インド (1,842 人)、アメリカ (1,608 人)、フランス (198 人) の順であった⁸⁰。1935 年は全体的な人数の増加は見られるものの、同様の状況であった。日本を除いた外国人最大多数派は英国であって、米国と印度人なども上位を占めており、英語を学ぶために上海に行くというのは納得のいく話である。

ところが、1933 年 5 月「父親の病患が悪くなったという電報を受けて」李貞喜は朝鮮に帰国しているという記事が載せられた。記事のインタビューで李貞喜は「上海にいたのは 7 ヶ月間です。その間飛行機のこととは関係せず、英語だけを勉強して」いたと述べている⁸¹。実際、李貞喜はこの時期、李星鎔という人と恋愛関係になっていた。李貞喜によると李星鎔は「長間ドイツに留学し医学博士の学位を取り、ドイツ人の奥さんと暮らし、イギリス系の会社に勤めているため収入も多く、西洋人とも交際が多い」人であった⁸²。李貞喜が彼と知り合った契機は、西洋人の

⁷⁵ 李貞喜「靑空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p. 131。

⁷⁶ 『毎日申報』1931 年 3 月 13 日 夕 2、李貞喜「李貞喜嬢의 自己公開狀」前掲、p. 20。

⁷⁷ 『毎日申報』1931 年 6 月 1 日 夕 2。

⁷⁸ 李貞喜「靑空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、pp. 132-133。

⁷⁹ 高綱博文「『国際都市』上海の支配と変容」高綱博文編『戦時上海-1937 年~45 年』研文出版、2005 年、p. 30。

⁸⁰ 高綱博文『「国際都市」上海のなかの日本人』研文出版、2009 年、p. 15 の表を参照。1930 年、フランス租界においても、イギリス人 2,219 人、アメリカ人 1,672 人など英語圏の人口は多数いた。；邹依仁『旧上海人口变迁的研究』上海人民出版社、1980、p. 146。

⁸¹ 『朝鮮日報』1933 年 5 月 24 日 朝 2。

⁸² 李貞喜「李星鎔博士와의約婚解消記」『新女性』1933 年 9 月、pp. 101-102。

家に運転手としての就職を頼むためであったようだが、次第に恋愛感情を抱き、結婚の話まで進んでいたという。父親の病患で朝鮮に戻った際には、双方の親が対面し1933年6月27日頃に公会堂で結婚式を挙げるということまで決めていたのであった。また、上海に帰る途中、釜山に寄り李星鎔の兄、瑾鎔に会い結婚後滞在する家の修理までしたのである⁸³。

第3節 再び朝鮮人女性飛行士へ（1933～）

1933年8月は、朝鮮の女性飛行士たちが「話題」になった時期である。何よりも、朴敬元が8月7日連絡飛行を行うというニュースが次々と載せられてた。また、その前日8月6日には李貞喜に関して、「自殺未遂」という記事が掲載された。記事には、李貞喜が8月4日午前、自宅で自殺を図ったということ、その有力な理由として「失恋」や「飛行士としての失敗」などがあげられていた。その後「李貞喜が自殺を図ったことは誤報であった」という内容の新たな記事が、朴敬元の墜落を知らせる記事とともに朝鮮発行新聞に次々と載せられた。偶然であろうが、1933年8月初旬は、朴敬元、李貞喜二人の女性飛行士に関する「事件」で、朝鮮中が大騒ぎになっていた。

一命を取り止めた李貞喜は、その後再び飛行士になる決心をする。実際に結婚が上手くいかなかったということもあるが、ほぼ同じ時期に起きた朴敬元の墜落死の影響も少なくなかっただろう。後に李貞喜は「可哀想に未完成な彼女〔＝朴敬元〕の目的を私〔＝李貞喜〕にして成功させようという決心でアメリカに行くことは中止し、再び東京に行った⁸⁴」と述べたことから、李貞喜が東京に戻り、飛行関連の仕事に再度着いたことに関して、朴敬元の死が及ぼす影響は大きかったと思われる。

こうした末に、李貞喜が東京に戻ったのは1934年3月であった。しかしすぐに飛行士生活に戻ることはできなかった。最初は、日本飛行学校の教官であった小川寛爾（当時の日本航空会社東京支社長である）の紹介で、岡田商会という個人経営の会社の飛行場案内役として勤務することになった⁸⁵。飛行場案内役の仕事とは、飛行場見学を来る見学者に飛行場と飛行機について説明することで、午前7時から午後6時まで立ち通しで働いたが、その賃金は一ヶ月5円だったという⁸⁶。ここで仕事をしていた李貞喜は「朴敬元の遺志を引き継ぎ、日満親善飛行を執行しようと思っています。近いうちに、日本飛行学校で一度練習をしたいですが、いつ実現されるかはまだ分かりません。しかし、飛行機が用意できると直ちに執行する覚悟です⁸⁷」と述べ、飛行士に戻りたいという決心を強く表している。

ところが、飛行場案内員としての生活も長く続かなかった。飛行場案内をすることで資金を集め、飛行機を手に入れようという考えは、現実とかなりかけ離れていたためである。李貞喜が再び飛行士になろうとしたこと背景には、個人的な意思の他に、社会的にも「李貞喜を再び飛行士とさせよう」という雰囲気調整されていたものの、実際に経済的な後援はどこからもなされなかったようである。

李貞喜は飛行場案内の仕事をやめた後、しばらく友人の家で過ごすことになった⁸⁸。1934年8月には、朴敬元の死から1年が経ち「追善飛行」が行われ、李貞喜も参加した⁸⁹。その間もない

⁸³ 同前、pp. 102-103。

⁸⁴ 李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p. 133。

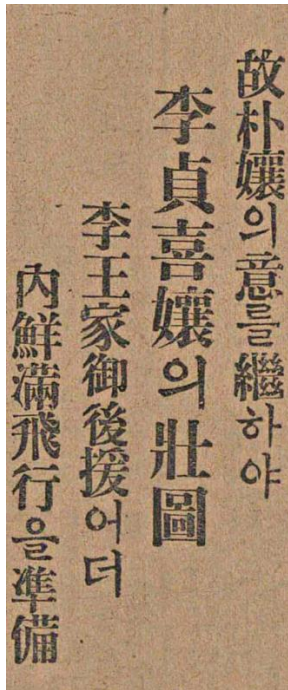
⁸⁵ 『毎日申報』1934年8月28日夕7。

⁸⁶ 李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p. 134。

⁸⁷ 『毎日申報』1934年3月18日夕7。

⁸⁸ この友達には劇作家柳致眞の妻、沈載淳である。李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p. 134。

⁸⁹ 『毎日申報』1934年8月11日夕刊7面には正田まりえ、李貞喜二人が伏見善一の操縦する飛行機に「同乗」となっているが、『読売新聞』同日付には、「正田まりえ嬢同乗」、「李定喜さんは東京-下田清水間定期旅客



【図4-5】李貞喜の後援者および内鮮滿飛行準備状況に関する記事の見出し⁹⁰

頃、李貞喜には新しい後援者として、朝鮮出身で衆議院議員であった朴春琴⁹¹が現れた。「後援者が現れた」というより、李貞喜自らが後援者として彼を選択し「獲得した」という方が妥当であろう。なぜなら、李貞喜は自らが朴春琴を訪れ、自分が置かれた状況や事情を説明し、後援を求めたからである。李貞喜が彼を後援者になれる人として「選んだ」理由は明らかではない。また、誰かの紹介もなかったようである。なお、李貞喜が朴春琴の後援をもらうようになった経緯は次のようである。李貞喜自らの記録によると、飛行場案内の仕事を辞めて、しばらく友人の家に身を寄せていた時、電話帳で朴春琴の住所を調べ、直接訪れたという⁹²。彼に初めて会う前に、何度も彼の家の前まで行ったが、玄関先で引き返したこともある。結局、一人の新聞記者を同行させて行き、朴春琴に事情を説明し、直断判が許されたのである。

朴春琴が李貞喜を後援するようになったことに関して、1934年8月28日付『毎日申報』に記事が載せられていたことから、8月下旬頃がその後援が始まった時期だと考えられる。同記事には「朴春琴代議士、丸山鶴吉氏がすべての費用を快く承諾し、その他李王朝でも後援することになり、李貞喜は大変喜び、直ちに日本飛行学校で猛烈にサルムソン機の練習

をしている⁹³」状況が記されている。費用を出すことを快く承知した朴春琴と丸山鶴吉⁹⁴だが、朴春琴は「内鮮融和運動に投じ⁹⁵」ていたため、連絡飛行をしたいと述べていた李貞喜の状況は一例え彼女自身にとっては民族融合という目的より朴敬元の意思を継ぐという意義が大きかったとしても一彼の利害と一致するものであったに違いない。また、丸山鶴吉は朝鮮総督府警務局長を経て1929年警視總監になった人物であるが、朴春琴と同様な立場であっただろう。

さらに、朴春琴と丸山鶴吉とともに後援者として李王朝があげられていた点は注目に値する。記事の見出し（【図4-5】）に「李王家御後援」と、後援者のなかで李王朝が誰よりも強調され

機上から吊った」と書かれている。また、国民新聞社編『国民年鑑. 昭和10年』国民新聞社、1934年9月、p. 231においては、「正田まりえさんはサルムソン機を、李貞喜さんは水上機を操縦して」となっている。どちらが正確なのは判断できないが、おそらく、李貞喜が水上機を直接操縦することはなかっただろう。

⁹⁰ 『毎日申報』1934年8月28日夕7。

⁹¹ 朴春琴（1891年4月17日-1973年3月31日）：慶尚南道出身で1906年来日。1932年2月第18回衆議院議員総選挙で当選する。衆議院議員としては、朝鮮人差別を迫及したという評価もある。現在韓国では一般的に「親日派」として知られ、批判の対象になっている。；講談社編『昭和（2万日の全記録）第3巻：非常時日本』講談社、1989年、pp. 44-45。「第14章朝鮮生れの日本人-唯一の朝鮮人衆議院議員・朴春琴」小熊英二『<日本人>の境界—沖縄・アイヌ・台湾・朝鮮植民地支配から復帰運動まで』1998年、新曜社など参照。

⁹² 雑誌記事において朴氏、もしくはXXXなどになっている（李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p.134, 135, 136.）。一方で新聞記事には朴春琴の実名が明かされている。

⁹³ 『毎日申報』1934年8月28日夕7。

⁹⁴ 丸山鶴吉（1883～1956）：1909年東京帝大法科大学政治学科卒。内務省に入省し、警視庁保安部長、地方局救護課長、静岡県内務部長、朝鮮総督府警務局長を経て1924年に退職。1925年政界改革を掲げて近衛文麿の新日本同盟に参加。1929年浜口内閣の警視總監となり、1931年貴族院議員となる。1934年東京市会議員。1943年大政翼賛会事務総長。1944年宮城県知事。1945年東北地方総監。1946年から1951年公職追放処分を受けた後、1951年10月武蔵野美術学校の校長兼理事長に就任するが、在任中に死去。；日外アソシエーツ編「新訂 政治家人名事典 明治～昭和」日外アソシエーツ、2003年、p. 587。国立国会図書館サイト内電子展示会「近代日本人の肖像（<https://www.ndl.go.jp/portrait/datas/532.html>）」2019年8月1日アクセス。

⁹⁵ 日外アソシエーツ編「新訂 政治家人名事典 明治～昭和」前掲、p. 545。

ている点は、本論文の第2章で考察したように、朝鮮の空を飛んだ「最初の」飛行機が李王朝と結び付くことで朝鮮的なものとして捉えられていたのと同様の脈絡であったといえる。

朴春琴と丸山鶴吉、この二人が李貞喜の主な後援者であったのは、現在の韓国では李貞喜批判に繋がる可能性を孕んでいる。たとえ、李王朝の支援があり、朴敬元を偲ぶための目的があったとしても、彼女が行おうとした飛行は「親日行為」の意味合いが強くあったように見られてしまうのは否めない。しかし、本論文の目的は朝鮮人女性飛行士が民族的であるか否かという点に注目するものではないため、考察は今後の課題にしたい。本論文では、李貞喜が単身で日本に戻り、自らの力で経済的支援を取り付けたという点で彼女の意志と行動力を評価したい。また、より重要なのは、こうした支援を受けることによって、李貞喜が飛行士として再び活動できるようになった点である。1935年2月5日、李貞喜は森航空官の立ち合い下、サルムソン式陸軍偵察機の単独飛行試験に合格した。この時、一ヶ月後の3月10日に下関で開かれる予定の全国飛行競技大会に出場を考えていたようで、着々と訪問飛行の計画を進めていた様子が見て取れる⁹⁶。

訪問飛行の予定が決まり、李貞喜は1935年8月中旬、航空路の視察を重ねて朝鮮を訪れ、8月28日に東京に戻った。訪問飛行が近づいていた1935年10月には、本格的な準備が進められた。10月2日には訪問飛行に関する依頼書が関東軍司令部に送られ⁹⁷、10月20日が出発日と決まり、飛行日程が次のように公開された⁹⁸。

20日	東京発	大阪着	1泊
21日	大阪発	太刀洗着	1泊
22日	太刀洗発	蔚山経由京城着	3泊
25日	京城発	平壤新義州経由奉天着	1泊
26日	奉天発	新京着	

上記は1933年に朴敬元が計画していたのとはほぼ同じルートである。予定通り10月20日の出発を試みたようだが、当日の飛行機故障で来年に延期することになったという記事が載せられる⁹⁹。

再度李貞喜の飛行に関する記事が出たのは次の年になった1936年6月である。この時は9月決行の予定だったが「故郷訪問飛行と東亜一周の壮挙」となり¹⁰⁰、飛行コースは以前より拡張された。次の引用の通りこの時のコースは少し複雑である。

第一コースでは、東京羽田を出発し大阪、福岡、蔚山を経て彼女の故郷である京城へ、そこから平壤、新義州、奉天を経て新京に着いた後、再び京城に飛行してくる。また第二コースは京城を出発し、平壤、大連を飛行し、青島に行き、また上海に至り、南京を回り北京に行ってさらに満州を経て京城に戻って東京に戻るといふことで、東洋では女性飛行士としてこのような長距離の大飛行は最初であって、一般大衆は彼女の成功を期待しているようだ¹⁰¹。

⁹⁶ 『朝鮮日報』1935年2月12日夕2。実際にこの大会に参加したか否かは不明である。

⁹⁷ 『毎日申報』1935年10月2日夕2。

⁹⁸ 『毎日申報』1935年10月17日朝5。

⁹⁹ 『朝鮮日報』1935年10月20日朝2。

¹⁰⁰ 『朝鮮日報』1936年6月14日朝2。

¹⁰¹ 同上。

第一コースは、1935年に計画されていたコースと変わらないが、第二コースは再び京城を出発し、平壤、大連、青島、上海、南人、北京、満州、そして京城に戻り、また東京に帰るといふ、中国各地を回って日本に戻るコースである。こうしたコースの拡張には、日本の大陸経営が重要性を増し、戦時体制が色濃くなったことが反映された結果であったらう。だが、このような「雄壮な」計画が発表されたものの、その後李貞喜が東亜一周飛行や故郷訪問飛行に旅立ったという便りはない。具体的に飛行が実施されなかったという旨を知らせた記事は見当たらないが、1937年5月2日『読売新聞』において、次のように「李貞喜の飛行機」について言及されている。

10日午前9時50分頃、羽田飛行場を旅立った千葉県津田沼長一等飛行士野呂忠三郎（32）君の搭乗機ブルーバード号は飛行場を去る約2キロ浦田區糶谷町一〇六三の畠中に墜落、野呂氏および同乗していた一等飛行士瀧澤美喜代（24）の両氏は脚部を折って重傷〔……〕**李嬢にゆかりの青鳥号**ブルーバード号はかつて英国のブルース夫人が訪日飛行に使用した飛行機と同型の英国製練習機百十馬力二人乗りで最初三菱が英国から購入、それを半島の女流飛行家李貞喜嬢が郷土訪問飛行を執行するため購入、製作所の名をとってブルー・バード号と命名したが練習中羽田で機体を壊して晴れの飛行も挫折、その後野呂氏が譲りうけて東京飛行機製作所でエンジンをとりかえこのほど完成したのでこの日その試験飛行を行ってこの奇禍に遭ったものである¹⁰²。

上の引用文で事故にあったブルーバード号は李貞喜が乗った飛行機、つまり、朴春琴に「買ってもらった」あの「素晴らしい飛行機」のことを指している。引用文に表れているように、青鳥号はブルーバード製作所の名をとったのである。李貞喜が訪問飛行のため練習している時、機体が壊れてしまったため、訪問飛行も中止になったのであった。飛行機故障で李貞喜の訪問飛行が1935年、1936年の二回も取り消しとなった点、野呂が引き受けた後エンジン交換をしたにもかかわらず試験飛行の時に墜落したことから、初期欠陥のあるものだったのかもしれない。

その後しばらくの間、李貞喜がメディアに注目されることはなかった。再びメディアで李貞喜の名前を見ることになったのは、1938年の新年頃である。この時は、連絡飛行関連の記事ではなく、「事変後は油まみれのスカートを履いて節約を」している、つまり銃後婦人としての李貞喜の様子であった¹⁰³。また、勤務場所は京城飛行場であったが、『朝鮮総督府及所属官署職員録』によると、1937年には通信局監理課嘱託を¹⁰⁴、1938年と1939年には通信局航空課嘱託¹⁰⁵を務めたことになっている。その所属が朝鮮総督府通信局になっていたことから¹⁰⁶、通信局のなかで航空関連の仕事をしていたと推測できる。李貞喜が担当した事務の詳細は把握できないが、航空局の飛行関連事務として、「飛行場の使用に関する事項、航空機の離着陸の指示に関する事項、航空気象通報および航空機発着通報に関する事項」があった¹⁰⁷。戦前における朝鮮

¹⁰² 『読売新聞』1937年5月2日夕2面。

¹⁰³ 『毎日申報』1938年1月4日其の二の2面。

¹⁰⁴ 朝鮮総督府編『朝鮮総督府及所属官署職員録. 昭和12年8月1日現在』朝鮮総督府編纂、1937年10月、p. 33。

¹⁰⁵ 朝鮮総督府編『朝鮮総督府及所属官署職員録. 昭和13年8月1日現在』朝鮮総督府編纂、1938年10月、p. 32。

朝鮮総督府編『朝鮮総督府及所属官署職員録. 昭和14年7月1日現在』朝鮮総督府編纂、1939年10月、p. 34。

¹⁰⁶ 一方、『航空年鑑昭和12年』（p. 573）『航空年鑑13年』（p. 675）において李貞喜の所属が朝鮮総督府警務局になっている。

¹⁰⁷ 『朝鮮総督府及所属官署職員録. 昭和13年8月1日現在』前掲、p. 27。

人女性飛行士李貞喜の躍動的な半生と、またそれに対する注目は、こうした時代的な変化に伴って消えていったのである。

小括

本章では李貞喜の経験を通して、京城に生を受けた一人の女性—経済的に豊かでない、近代教育に対する熱意を持った—の姿を浮かび上がらせた。また、女子学校の様子や、彼女が経験した職業の様子を通して、当時の女性の学業や職業を持つことに対する一面を見ることができた。李貞喜に焦点を当てた本章は、一人の女性に関する考察でありながら、当時の一人の女生の視線から見た近代学校、朝鮮の家庭、女性の職業の様子などをつまびらかにした点が特徴である。

また、李貞喜の場合、第3章で見た朴敬元に比べ、朝鮮にいた時期のより詳しい経験を把握できる。彼女の語りからは当時の社会における人々（日本人の講師、日本留学生であった兄、旧世代の女性である祖母など）の考え方や生活状況が、一部ではあるが明らかになったと考える。さらに、李貞喜は、飛行士としてだけではなく舞踊家や運転手という様々な近代的な職業を経験した。その多様な経験を考察することで、一人の女性の夢が実現されて行く過程における努力が確認された。本章の考察によって今まで研究されてこなかった朝鮮人女流飛行士李貞喜に関する理解が深まったとともに、当時の女性をめぐる様々な社会状況などが見えて来たことに意義がある。また、李貞喜という一人の女性に対する研究は、女性の経験や当時の社会の様子が明示する部分にとどまらず、それを取り巻く社会的状況や当時の人々の思想といった、社会学的な視点からの考察がさらに可能であると考えられる。

第1部を終えて

ここまで、第1部では、朝鮮人女性飛行士が登場した背景とともに、彼女たちの半生について述べた。第1章では、朝鮮社会における女性の地位やその変化について、第2章では、朝鮮、日本の航空界をめぐる状況を検討した。第3章、第4章で朴敬元と李貞喜の経験を合わせてみることで、一部の朝鮮人女性が生きた環境を描き出すことができた。朴敬元は朝鮮でも、日本でも女性飛行士の代表というイメージが付与されていた。朝鮮内では、朝鮮の女性飛行士ということで朝鮮民族を強調する存在でなっていた反面、彼女の主な飛行士としての活動が行われたのは日本であり、その他においても日本の女性飛行士として捉えられていた。李貞喜の場合、飛行士になることを目的として、どんな苦難でも自らの力で乗り越えようとする逞しさが見られる一方、気まぐれに職業を変えるような生き方を見せている。

また、第一部の考察を通して明瞭になったのは、まず朝鮮人女性飛行士は、当時の認識のなかで「普通な」女性の生き方を超え、飛行士という「特別な」職業を持つことで社会的に注目されていた点である。また、彼女たちが注目されたもう一つの理由は、飛行機、飛行士が「近代性」と緊密な関係を持っていたからである。飛行機というのは、発明されて日の浅い先端技術で、それに携わるということは、二人の女性が持つ話題性を増幅させていたのである。すなわち、朝鮮人女性飛行士は、個人としての朝鮮人女性、また、自らの主体性によって伝統的な女性のあり方を超えた職業婦人になっただけでなく、こうした飛行機の持つ近代の条件が相まって、朝鮮または日本社会を生きる多くの人々や社会的背景と関わりを持ちながら作りあげられた複合的な存在でもあったといえる。そのため、女性飛行士の経験は、彼女たち自らもさることながら、同時代の人々によって「近代」がいかに体験されたかを明らかにするための手がかりの一つとなる。

また、彼女たちと飛行機が媒介役となり、民族とジェンダーの概念が複雑に絡んだ点も指摘できる。実際、朝鮮の近代化過程は植地的な特殊性を持っている。朝鮮という空間において、日本の必要に応じて、日本によって企画された近代は、日本の円滑な植民地経営という目的を底辺に持っており、日本の利益を代弁するような側面があった。その近代的な象徴の一つである「飛行機」または「飛行士」も、朝鮮人自ら促した近代や科学発展によって現れたものではなく、日本の近代とともに日本で現れ、日本の植民地支配とともに朝鮮に流入されたものである。ここから、朝鮮人女性飛行士は、植民地である朝鮮と宗主国である日本の事情が絡み合っただけで登場したということができるだろう。言い換えれば、朝鮮人女性飛行士は朝鮮人だけのために登場したのではなく、むしろ朝鮮が日本の制度に入り込んだということ、朝鮮の植民地化を表すものであった。それにもかかわらず、二人の女性飛行士を通して朝鮮民族のアイデンティティが投影されたり、朝鮮のジェンダー規範の変化が促されたりしていた。こうした点から、朝鮮人女性飛行士には、植民地期朝鮮社会に現れた近代、そしてナショナリズムとジェンダーといった様々な面が絡んで反映されており、彼女たちを通して、朝鮮社会のナショナリズムとジェンダーの特徴まで見ることができる。こうした点を念頭に、続く第2部では二人の朝鮮人女性飛行士を、社会との関係のなかで位置付けさせ、朝鮮の近代性およびナショナリズムとジェンダーを理解するという側面で考察することを試みたい。

第2部 女性飛行士たちと近代、民族、ジェンダー

第1部では、二人の朝鮮人女性飛行士とその登場背景に焦点を当て、彼女らの半生について論じてきた。それぞれの半生を考察することで浮かび上がったのは、朝鮮人女性飛行士の「登場」は女性個人の意欲や努力による結果でもあったが、同時に社会的な注目が常に影響していたことである。彼女たちは、朝鮮の女性を取り巻く諸環境の変化、そして航空界の発展やそれに対する関心が芽生えていたことが背景となって現れたといえる。前者については「近代的女性」の表れ、またそれに関する朝鮮社会内のジェンダー認識の差異や葛藤が存在していたことまでを含む。また後者に関しては、朝鮮と日本が絡んだ様々な政治社会的事情、そして近代に対する人々の関心が影響していた。こうした点から、彼女たちは輻輳する近代、民族、ジェンダー間のあつれきの真っ只中に登場したということができる。そのため、朝鮮人女性飛行士をより深く考察するためには、彼女たちをめぐって近代、民族、ジェンダーがどのように投影されていたかについて注目する必要があるだろう。

女性飛行士たち自身は飛行機を通していかなる経験をし、朝鮮では彼女たちを通じていかなる経験が可能であったのだろうか。また、女性飛行士にはいかなるナショナリズムやジェンダーの役割が果せられていたのだろうか。そして、彼女たちを通じて把握できる朝鮮社会のジェンダー規範、またそれに対する彼女たちの自らの意見や実践はいかなるものであり、はたしてそれが朝鮮社会に何らかの影響を及ぼしたのだろうか。第2部では、こうした問いに答えていきたい。

まず第5章と第6章にかけて、メディアの女性飛行士の表象を通して各女性飛行士をめぐる民族とジェンダーが語られる際の言説の特徴、その言説の裏面にある朝鮮社会（もしくは日本社会）の様子について考察したい。具体的には、朝鮮人女性飛行士が活動していた時期に書かれた新聞記事に表象された彼女たちの様子を分析することで、言説が生産される過程におけるナショナリズムの背景と特徴を追う。これらは、一個人としての朝鮮人女性が、どのような過程を経て「朝鮮人女性飛行士」になるに至ったのかという問題の主題化とともに、そこに現れる言説の特徴を探ることを意図している。朴敬元と李貞喜をそれぞれに考察するが、二人の共通点と差異に注目しながら、彼女たちの表象はいかなる場でどのように描かれていたかについて考察していきたい。またその表象を通して、当時の社会で女性飛行士に要求されていた役割はいかなるものであったかという点にまで考察範囲を広げていきたい。

また、朝鮮人女性飛行士のジェンダーをめぐる当時の朝鮮人の認識という問題に注目する。朝鮮人女性飛行士を通じて現れるジェンダー的表象は、彼女らのありのままの姿を現したというより、朝鮮社会のジェンダー秩序が反映された結果であり、それを維持しようとするものであった点、もしくは彼女たちをめぐる言説が作られる過程で、社会のジェンダーに関する新たな言説が現れた点に注意しなければならない。本論文が、植民地朝鮮人女性飛行士を考察する

ジェンダー史としての理由もここにあり、これは本研究目的の一つでもある。女性飛行士をめぐるナショナリズムとジェンダー的言説がどのような関わりを持って現れていたかという点に注目することで、朝鮮社会のナショナリズムとジェンダー規範を検討する。

第5章と第6章では朝鮮社会内で女性飛行士をめぐる想像力が構築されることにおいて、近代と伝統、民族、そしてジェンダーの総合関係を見ることができる。

また、第7章と第8章では朴敬元と李貞喜それぞれが残した文章を資料とし、言説の裏面に存在する女性飛行士像を探りたい。この二つの章は、第5章と第6章のそれぞれに対応している。ここでも民族、近代、ジェンダーという三つのキーワードを考察するが、女性飛行士の内実に注目したい。第5章と第6章の目的は社会との関係のなかにある女性飛行士を詳らかにし、ある意味で二人の女性飛行士たちに対する社会の「要求」「願望」を見つけ出すことにある。また女性飛行士にいかにか社会の欲望が反映され、彼女たちが利用されたかという点に繋がっている。一方、第7章と第8章では、彼女たちの語った飛行機を通してできた近代経験とは何であり、彼女たちが社会におけるジェンダー規範に対しいかなる意見を持ち、それを「改善」するためにどのような役割を果たしたかという点、つまり、彼女たちのジェンダーアイデンティティと実践という面を考察したい。

第5章 「朝鮮最初の女性飛行士」朴敬元の表象

はじめに

朴敬元は最初の朝鮮人女性飛行士として朝鮮社会で大きな注目を集めていた。従って、当時の朝鮮のメディアに朴敬元に関する記事は多数載せられている。こうした記事に注目することで、朴敬元の活動していた当時の、彼女に関する様々な様子を見ることができる。だが、その様子は彼女らのありのままの姿を映しただけでなく、社会の人々の彼女を見る視線や彼女に求められた役割が反映されていたといえよう。

ここでは、メディアに現れていた朴敬元の表象に注目することで、社会が作り出した彼女のイメージ、そして、そこに含まれた社会的言説を探る。主に、朴敬元とともに表された「朝鮮」に注目し、ナショナリズムが女性飛行士にどのように投影されていたかを考察したい。しかしながら、本論文における朝鮮のナショナリズムに関しては、今までいくつかの朴敬元研究におき、朴敬元について「民族的であった」と明言したのとは区別をしておく必要がある。韓国の研究で、彼女を「飛行士としての活動は民族的な行為であった」と強調する傾向があるのは序論の先行研究で考察した通りである。あるいは、彼女が行った一部の行動や様子が「民族的である」という面を証明しえず、意識的に無視されてきており、考察対象からも外れてきた現状であるともいえる。無論、朴敬元は活動当時において「民族的な」存在として取り上げられていた。こうした点は本論文も考察対象にしている部分である。しかし、朴敬元が民族的な存在であったか、そうではなかったかという点を究明するだけでなく、活動当時朴敬元が置かれていた社会的諸環境について考察するのが本章の課題である。ここでは「いかなる経緯で朴敬元が民族的な存在として取り上げられたのか」ということ、すなわち、朝鮮社会における彼女をめぐる言説に注目することで、朝鮮における女性飛行士朴敬元の持つ意義をより詳しく探ることを試みる。また、彼女に対する言説が作られる際にジェンダー・ポリティクスがいかになされていたかという点に注目したい。彼女を通していかなるジェンダーの言説が作られて、またその言説が果たした役割はいかなるものであったのか。ここでは主に朝鮮のことを分析対象にするが、日本での状況も合わせてみることで、朴敬元の日本における役割、そして両地域の間にはいかなる差があったかについて明らかになると考えられる。これを通して、朴敬元に対する断片的な評価だけではなく、より大きな人物像を探ること、また当時の朝鮮または日本社会で彼女はどのように判断され、彼女のイメージはどのように受容されていたか検討できるだろう。

第1節 一人の女性から朝鮮のナショナル・シンボルへ

(1) 朝鮮人女性飛行士朴敬元をめぐる近代、民族、ジェンダー概念の融合

朝鮮の新聞に初めて朴敬元の名が掲載されるのは、1925年7月9日のことであった。この日、総督府の機関紙である『毎日申報』や『東亜日報』『朝鮮日報』などの朝鮮発行新聞に朴敬元を紹介した記事が掲載される。



a. 『毎日申報』
1925年7月9日2面



b. 『東亜日報』
1925年7月9日2面

女勇士朴敬元嬢
「飛行學校에 入學」
부모의 거절과 만흔을 도버리고
단단히 본으로 건너가 비행까지 원



c. 『朝鮮日報』
1925年7月9日夕3

【図 5-1】 朝鮮で発行された新聞における朴敬元の写真

朴敬元は写真とともに「女流飛行家」と称され、例えば東亜日報は見出しに「女勇士朴敬元嬢飛行學校に入学-親の拒絶と多くの請婚も断つて、断然日本に渡り飛行家志願」と紹介されている。三つの記事ともに、大邱出身の朝鮮人女性が、浦田の飛行學校で飛行士になるために勉強しているというのが主な内容であるように、メディアで紹介された朴敬元は当初から「朝鮮出身」で「初めて」の「飛行機に乗る」「女性」であることが強調されていたのであった。彼女はこの時から「最初の」ということで先駆的という特徴を付与され、「女性」や「飛行士」という修飾で珍しさを増幅させながら注目されていた。さらに、朴敬元自らの話として下記の内容が掲載されている。

日本人は飛行機を飛ぶものとして考えるのではなく、落ちて死を呼ぶ恐ろしいものとしてだけ考えている。しかし私は必ず飛行家として成功し、男子に負けないような活動をするつもりである。

『東亜日報』1925年7月9日2面

ここには、朴敬元が「日本人」とは区別される存在で、また「男子」とも区別される存在、つまり「朝鮮人で女性」であることが示されている。「朝鮮人で女性」というのは、当時の政治的社会的な状況を考えると、二重の意味のマイノリティであった。だが、彼女の話には「飛行家として成功」することで、マイノリティである立場を乗り越えようとする意思が現れている。「私は必ず飛行家として成功し」ということは、朴敬元という個人の抱負であるが、その達成を通して「日本人」や「男性」を乗り越えるという、社会的な意味に繋がる可能性が示されている。朴敬元が飛行士になろうとするのは、個人の夢から始まったものの、朝鮮人、または女性という彼女の立ち位置が取り上げられることで、より民族的で、ジェンダー的な意味合いが加味されるようになっていた。つまり、朴敬元は朝鮮で紹介された当初から、飛行機に代表される近代、ジェンダー規範を乗り越えようとする女性像、また日本人を乗り越える可能性を持つ民族的アイデンティティという三つの要素とともに定義されていたが、ここには次のような近代、民族、女性をめぐる社会的な背景が存在していた。

実は、1920年代は近代、民族、女性は社会でもっとも注目されていた概念であった。まず「民族」の概念は、1919年の3・1独立運動後知識人層だけでなく大衆にも拡散した。日本側は1920年代に文化政治を標榜し、朝鮮人に最小限の言論、出版の自由を許可した。そして、朝鮮人による新聞や雑誌などが創刊されたのは、朝鮮人に時事と政治を扱うことができるメディアが現れたことを意味し、「民族」という概念が大衆的に広がり、定着する機会になっていた。こうした状況とともに、1920年代以降の朝鮮は民族の固有性や民族観念が強調され、民族的な団結が主張されるようになった時期である¹。次にこの時期は近代への関心が高まっていた時期でもある。無論、19世紀末から朝鮮の開港とともに「近代」「モダン」への動きは始まっていたが、それが一般的な生活のなかで本格的に可視化されたのは1920年代半ば頃である。京城は近代的な都市として生まれ変わり、そのなかで百貨店、博覧会など様々な「近代の象徴」が登場、一般の人々の生活のなかにも見られるようになり、人々は、このように現れた近代的な産物へ高い関心を示していた。また、第1章で近代的な女性の出現について考察したように、社会活動をする女性が一般にも注目されるようになったのも1920年代半ば頃である。彼女たちは当時のジェンダー規範の変化によって現れたと同時に、それを揺らすような存在でもあった。こうした近代、民族、女性に対する社会の関心が芽生えてきた時期に登場した朴敬元は、登場した当初から人々の関心が集中し、「朝鮮人女性飛行士」と捉えられていったことは自然なことだったかもしれない。

さらに、飛行機というのは、今までの人間の限界であった「空を飛ぶ」ということを可能にする点で、憧れの対象であると同時に、墜落の危険性を孕んでおり、これを実現しようとする飛行士のイメージは「勇士」「英雄」といった修飾とともに形成された。朝鮮人女性飛行士朴敬元と飛行機のイメージとが相まって、朴敬元は「朝鮮の英雄」として捉えられ始めたのである。また、こうした記事で、一人の朝鮮人女性が「朝鮮人女性飛行士」として紹介されることによって、社会におけるさらなる関心を呼び、そのイメージがさらに広がっていくことに繋がっただろう。この時期飛行学校の地上教育課程だけを終え、飛行学校操縦科入学を計画していた朴敬元は、未だ飛行機に乗ったことがない「飛行士」であったが、それでも彼女に対する朝鮮社会の関心は熱かったことが見て取れる。

(2) 飛行士朴敬元が朝鮮人女性飛行士へ

朴敬元が実際に飛行士になったのは1927年1月末、三等飛行士免許を取得した時である。三等飛行士になった朴敬元は、さらに注目を浴びる存在となっていた。特に朝鮮では、それ以前から期待していた人々にとって、最初の朝鮮人女性飛行士の「誕生」は、それだけでも重要な意義を持っていただろう。そして、朝鮮における朴敬元の表象は、さらなる朝鮮の近代を表す材料になっていった。他方で、これは彼女が「日本の飛行士免許」を取得したことで、ひとりの朝鮮人女性が本格的に日本の制度内で飛行士として位置付けられたことも意味する。つまり、朴敬元が三等飛行士になったことは、日本側からすると、植民地朝鮮が文化的に帝国日本の制度のなかに入った一つの証拠になり得る出来事であった。しかし、三等飛行士試験が行われた直後、朝鮮のメディアに朴敬元が大々的に注目された。ここから、彼女の飛行士としての表象が積極的に朝鮮の物となっていく様子を見ることができる。

¹ 朴贊勝『민족주의의 시대 (일제하의 한국 민족주의)』경인문화사, 2007, p.103. 朴贊勝『민족. 민족주의』소화, 2016年, pp. 95-100.



昨年(1926年)の1月に入学し飛行操縦練習を継続し、5千円の学資を費して熱心に修学した朴敬元嬢は大邱三笠町出身である。彼女は、25日朝に行われた三等飛行士技術試験に際して「アプロ」式124馬力の飛行機を操縦飛行したが、彼女の操縦には、試験官である通信省防部少佐も驚嘆したそうで、朝鮮女性としては飛行士試験に合格した者はこれが初めてだそうだ。

【図 5-2】 三等飛行士になった頃の朴敬元

『毎日申報』1927年1月29日2面

朴敬元の三等飛行士合格は朝鮮人にとって、まず「最初の朝鮮人女性飛行士」の誕生という意味を持った。三等飛行士免許を取る前にも朴敬元は飛行士として紹介されたが、この時始めて「朝鮮初の」および「帝国における」三等飛行機操縦士になったのである。しかし、朴敬元が三等飛行士になったこと全てが朝鮮人による成果であり、朝鮮の誇りとして表された点は注目すべきである。下記のいくつかの記事の内容からは、一人の女性がいかに朝鮮の近代を象徴する「朝鮮人女性飛行士」になっていったかの過程が現れている。

大邱出身では初めての飛行士であるため、家族はもちろん、一般人、有志〔普段地域のお金持ちを意味する〕に歓迎された。

『中外日報』1927年2月19日2面

衣錦還郷した朴敬元は今日で榮譽のある飛行士になり、これは単に大邱の誇りではなく朝鮮の宝といえよう。

『毎日申報』1927年3月2日2面

「女流飛行家朴敬元嬢歓迎会」が開かれ、50人余りの人が集まり、大盛況であったという。

『中外日報』1927年4月11日4面

上記の『中外日報』2月19日の記事にあるように、三等飛行士になった朴敬元をめぐる「家族」そして「大邱の一般人、有志が歓迎」する様子は、朴敬元の「成功」が単なる個人の成功からその家族、そして大邱地域社会の成功として捉えられていく様子が窺える。『毎日申報』3月2日付でも、飛行士になったことは「榮譽のある」ことであり、単なる「大邱の誇り」だけではなく「朝鮮の宝」として表現され、三等飛行士免許を取った朴敬元は、家族や故郷大邱を超え「朝鮮民族のもの」になっていく過程が現れている。また、一人の個人の成果に対し「朝鮮人」ということが強調され、民族のアイデンティティが付与されていくことは、それが飛行機という「近代の先端」に関わるためであるということを見逃してはいけない。上記の『中外日報』4月11日の記事から分かるように、朝鮮人女性飛行士の誕生をめぐる、朝鮮社会の後援活動が目立つ。新聞社に代表される朝鮮のメディアは、資金集めのため後援会を開いただけでな

く、朴敬元の成果を民族のアイデンティティとして報道するなど、朴敬元の存在が「朝鮮の近代」として捉えられていく過程で、様々な役割を果たした。一方で、こうしたメディアの活動は、朝鮮人の近代経験に対する満たされない欲望、そして植民地という立場にあった朝鮮が「民族的な近代」を表すための努力であったともいえる。

(3) 朝鮮人女性飛行士を通じた朝鮮民族の強調

三等飛行士になった以降、朴敬元は飛行士としての活動を続ける。その活動に朝鮮のメディアは引き続き注目をするが、記事では朝鮮を日本から分離させ、日本と比較するものが多く見られる。

微弱な我が朝鮮人の航空界において、ただ二人の女流飛行家が、日本東京代々木飛行場で行われた三等飛行士高度飛行競技大会で、栄誉の入賞をした。多くの日本人男性飛行士たちと闘い、敏活な技術を表した結果、一位は中村正、二位は山本良三という日本人男性に回し、三位は朴敬元嬢、四位は李貞喜嬢が占領し、朝鮮の女性を代表し、朝鮮の飛行家を代表し、数千里他郷で気炎を吐いている。

『中外日報』1928年7月14日2面

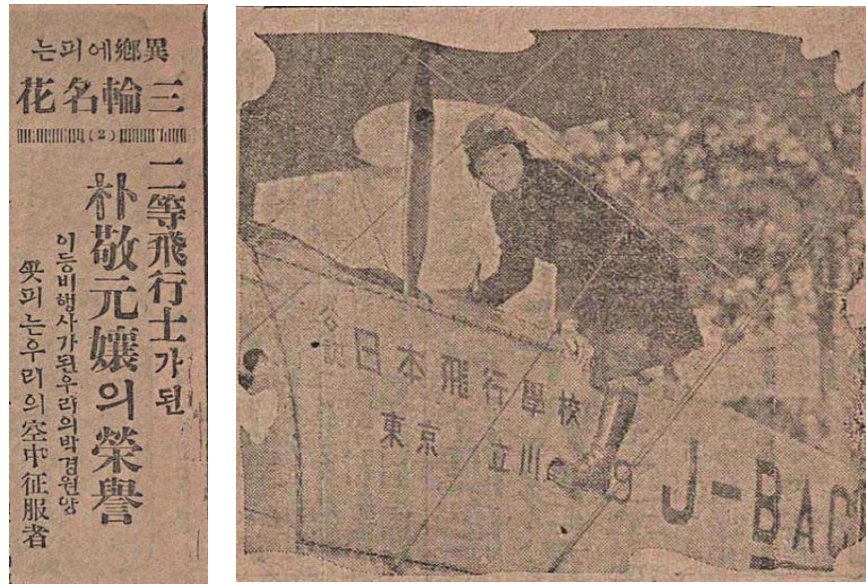
1928年7月12日に行われた第四回全国各等飛行士競技大会の三等飛行士「最高度上昇競技」飛行大会で、二人の朝鮮人女性飛行士が3位、4位になったことも朝鮮のメディアにとっては注目の話題であった。実際はこの大会で1位は中村正、2位になったのは山本良三という日本人男性であった²。だが、朝鮮のメディアは彼らより朝鮮人女性飛行士に注目している。また、朝鮮人女性による大会の「占領」という表現は、日本と朝鮮を比較するなかで朝鮮が「優位」をしめたことを表すための表現であろう。そして、彼女たちの活動は「朝鮮人の活躍」として発信され、女性飛行士に付与された民族のアイデンティティがさらに強化されていききっかけになっていったと考えられる。また、この記事において日本は「他郷」であり、朝鮮と日本と区別していることが分かる。朝鮮人にとって日本は「他国」であり、朝鮮を日本の枠組みに位置付けることは認め難いことであったことの現れかもしれない。植民地朝鮮で、メディアに参与する知識人たちにとって、女性飛行士たちは朝鮮のアイデンティティを表現するための適切な材料であったに違いない。そのため彼女が飛行士としての実績を上げることで、その存在はさらに朝鮮の「英雄」に拡大されていき、朝鮮民族の優秀性の根拠の一つとして捉えられるようになった³。

朴敬元が二等飛行士になったのは1928年の8月であり、そのニュースが朝鮮に知られたのは同年10月のことである。10月7日から9日まで、『毎日申報』に「異郷に咲く三輪名花」という見出しの記事が三日間連載された。ここでは、舞踊家崔承喜、この時期女優として活動していた吳葉舟⁴、そして朴敬元が紹介されている。「三輪名花」というのは、この「3人の女性」を例えた表現であり、3人ともに専門職の職業婦人で、故郷を離れ朝鮮人女性として「有名になった」人物であった。この連載の第二回目（1928年10月8日）には下記のように朴敬元が取り上げられていた。

² 『読売新聞』1928年7月13日朝7面。

³ 朝鮮のメディア（メディアを通じた朝鮮人の知識人）は、朝鮮人の間の「国家的」繋がりを構築するため様々な言説作っていた。また、朝鮮人女性飛行士たちのような個人が民族的な存在として機能させるためには「朝鮮民族としての共感」が前提とされなければならなかった点も指摘したい。

⁴ のちに朝鮮を代表する美容師になる。



【図 5-3】 異郷に咲く三輪名花 (2)
 二等飛行士になった朴敬元嬢の榮譽
 二等飛行士になった我が朴敬元嬢、花咲かせる我々の空中征服者
 『毎日申報』1928年10月8日2面

上記【図 5-3】は、同記事における見出しと朴敬元の写真である。見出しにて「我が〔朝鮮の〕朴敬元」ということと「空中征服者」という表現が強調され、つまり飛行機を通して近代を「征服」した彼女の業績は朝鮮人による近代の達成として表している。また、記事には彼女が二等飛行士になったことをめぐって「朝鮮最初」であり「日本で三番目の女流二等飛行士」と表現されている。朴敬元を日本で三番目と、日本の女子飛行士としていったんは位置付けをしたが、下記のように、朝鮮人と日本人の区別を強調している。

大体、日本の女流飛行家たちが飛行術をスポーツとして軽薄に挑戦する 경우가多いが、朴敬元や、三等飛行士李貞喜にはそのような浮薄なところがない。

すなわち、朴敬元および李貞喜を日本の女性飛行士と区別、比較し、日本の女性飛行士に比べ「朝鮮の」女性飛行士のほうが「優秀」であるという論説を繰り返していたのである。しかし、ここでは日本人飛行士と朝鮮人女性飛行士を比較する記事において、比較対象が男性である場合と女性である場合とでは、記事の言い回しが異なる点に気づく。日本人男性飛行士との比較において、その対象に関する具体的な言及はせず、ただ朝鮮人女性飛行士が男子に混じって優秀さを発揮したとして、その業績を強調するための比較対象とした。一方で、比較対象が日本人女性飛行士である場合、彼女たちは軽薄・浮薄と修飾され、飛行士に向き合う彼女たちの態度をやや「軽蔑的」に捉え紙面に紹介したのである。

実際、社会活動をする女性に対して、当時の新聞記事が身体的、道徳的、性的要素をほのめかして、やや批判的な言い回しをすることは屢々あった。これは社会活動そのものが男性の領域であり、女性の活動舞台は家のなかであるという前提が暗黙の了解になっているからに他な

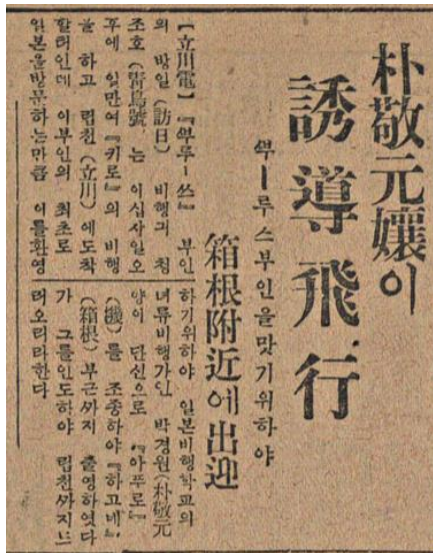
らない。当時、女性の社会活動が論じられる際に、乳母や、家事使用人、洗濯婦のような伝統的な女性の役割と関連のある職業に対してはやや肯定的な意見が存在していた。一方で、店員、会社員、銀行員といった近代化とともに現れた職業に対しては、より批判的な視線や言説が存在していた⁵。また、その批判の根拠とは、女性の身体がこういった職業に向いていないということであった⁶。

こうした点から考えると、飛行士という職業は、家事労働からは遥かに遠く、むしろ身体を使って空を飛ぶという点で、女性に適切な職業として理解されなかったはずである。そのため、批判の対象になるほうが自然な成り行きであったかもしれない。ところが、朝鮮人女性飛行士たちは当時のジェンダー規範を「守っていなかった」存在であったにもかかわらず、朝鮮のメディアが飛行士としての彼女たちを批判の対象とすることはあまりなかった。それは、彼女たちが「民族的な使命」を果たすと捉えられており、その他の職業婦人とは一線を画した存在として理解されていたからであろう。他方、「日本人」女性飛行士である場合には、朝鮮民族のアイデンティティとは無関係であるため、一般の職業婦人に対する見方と同様の視線が当てられた。そのため、日本人女性飛行士に対しては「飛行術をスポーツとして」挑戦する態度を批判し、つまり飛行士は女性にとって容易く挑戦できるような職業ではない点が逆説的に説明されていたのである。こうした点からは、当時朝鮮社会でナショナリズムとジェンダーが競合する場合、前者が優位を占める概念であったことが窺える。また、日本人男性飛行士との比較であれ女性飛行士との比較であれ一つ明確なのは、こうした朝鮮人女性飛行士の業績を強調することによって、朝鮮のメディアは、日本から朝鮮を分離して考えようとしていたという事実である。女性飛行士に投影されていた朝鮮のナショナリズムは、日本との区分を通して成立されていた点も見取れる。ここで見るように、民族意識が形成される過程は、排除の論理に基づいている。民族的であることと民族的でないことの区別を通して民族が成り立っていくのである。朴敬元と同様の職業と性を持つ日本人女性飛行士であれ、同じ職業を持つ日本人男性飛行士であれ「民族的ではない」ものを排除することで、民族的な「朝鮮人女性飛行士」の概念が生まれたのである。そして、朝鮮人女性飛行士たちには、彼女たちを通して日本と朝鮮を分離することで朝鮮のナショナリズムが再び反映され、さらに頑固たる朝鮮的なものとなっていたのだ。

また、こうした「朝鮮人女性飛行士」は、日本の枠組みから外した「朝鮮」を世界のなかに位置付けようとする試みに一役買った。例えば、1930年11月にブルースが来日した時、朴敬元が誘導飛行を行うが、その時の様子が朝鮮のメディアにも掲載されたので次に引用する。

⁵ 例えば1933年『東亜日報』における「妊娠・出産・子供の発育からみた家事労働と事務労働」という記事は「事務労働者には流産や難産の確率が非常に高く、胎児の位置に異常が多く現れる」という意見とともに生まれた子供の発育状態についても事務労働者には悪い数値を示し、女性が「近代的な」職業を持つことが女性の健康に悪影響を与えているように表されている。；『東亜日報』1933年2月2日朝4面。

⁶ 女性電話交換手に関して「月経時には、電話交換における事故が12%高い」という情報を示すことなどで、事務労働をする、いわゆる職業婦人に対してはやや否定的な意見を表していた。；『朝鮮中央日報』1933年7月14日3面。



ブルース夫人の訪日飛行機青鳥号は24日午後一万キロの飛行をし、立川へ到着したところ、この夫人の最初の日本訪問を歓迎するため日本飛行学校の女流飛行家朴敬元嬢が単身で「アポロ機」を操縦し「箱根」付近まで出迎えて、彼女 [=ブルース] を誘導し立川まで連れてくるそうだ。

【図 5-4】 朴敬元が誘導飛行
ブルース夫人を迎えるため箱根付近へ出迎

『毎日申報』1930年11月23日夕2

朝鮮のメディアでは、朴敬元が歓迎飛行団に含まれていたという記事を大々的に報道するが、【図 5-4】における見出しに「朴敬元嬢が誘導飛行」と大文字で描かれているように、ブルースの来日よりも朴敬元の方が強調されていた。外国の飛行士が来日したことより、朴敬元とイギリス飛行士との交流、また単独飛行で長距離の飛行を経て日本を訪れたブルースの活動より「朴敬元が単身で箱根まで飛んで行った」という朴敬元の活動振りがさらに強調されていたのである。また、朴敬元の活動の意義の中心にはいつも「朝鮮」が位置しており、二人の女性飛行士の交流を朝鮮と外国との交流として捉えようとしていたことが見て取れる。

同様な例は次にも現れている。1931年9月『朝鮮日報』の記事には、訪日したアメリカの飛行士クライド・パングボーンとヒュー・ハーンドンとのインタビュー内容が掲載されている。記事において二人の飛行士たちが「貴国の女性飛行士朴敬元嬢とかなり仲良くなり、色々な指導を受けました」ということを述べたと記されている⁷。このインタビューが行われた場所は、東京の帝国ホテルであり、朝鮮日報の記者は東京に滞在している彼らを訪れたのであった。こうした状況から見ると、アメリカから訪日した飛行士たちが、朴敬元と朝鮮を結び付けて「貴国」と表現したことの真偽はやや疑わしいが、記事の内容からは朴敬元がアメリカの飛行士たちと交流をしたこと、外国の飛行士が朝鮮のことを認識し、日本の中の朝鮮ではなく朝鮮を「国」として認めていたような旨が示されている。つまり、朴敬元の活動を通して、外国との関係の中「朝鮮」を日本から分離し独立した存在として表そうとしていることが窺える。

また、1933年4月16日にもマリーズ・イルズ（以下、イルズ）が京城を出発し、東京に行った時も「朴敬元が箱根までイルズを迎えに行った」という「実績」として報道されていた⁸。このように、朴敬元は、朝鮮人がアイデンティティを確かめる材料であったと同時に、朝鮮と海外との交流の中心にいた存在として捉えられていた。一方で、外国側にとって朴敬元の歓迎飛行はいかに受け止められていたのであろうか。それは、彼女に朝鮮を見出したのではなく「日本飛行士の心からなる歓迎の意を示された⁹」とされ、朴敬元は「日本の友¹⁰」として表現されていたのであった。朴敬元の活動は、実際朝鮮が当時独立国として外国と対等に肩並べる

⁷ 『朝鮮日報』1931年9月29日夕2。

⁸ 『朝鮮中央日報』1933年4月18日2面。

⁹ 仏蘭西大使館附陸軍武官補佐官陸軍大尉ロジェール・モロー「タイトルなし」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、p. 35。

¹⁰ 仏蘭西大使ド・マルテル「タイトルなし」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、p. 34。

立場ではなかったため、朝鮮人女性飛行士と外国人飛行士たちの交流というより、日本の片隅で朝鮮出身の女性が飛行士として活動をしていたに過ぎなかったかもしれない。それにもかかわらず、朝鮮のメディアは、朴敬元を通して、まるで朝鮮が外国を舞台にその近代的発展を誇ったような「錯覚」を覚えることができたのである。無論朴敬元の実績が朝鮮と無縁だったとはいえない。本節の冒頭で考察したように、彼女の飛行士としての成功において、朝鮮人の後援活動および民族的言説が作られたことによる影響は少なくなかったからである。しかし、日本を訪れた外国の飛行士との交流に対し朴敬元が朝鮮人であるという点だけを強調し、朝鮮のアイデンティティを意識的に表出しようとしたこと、そして日本近代科学の産物ともいえる飛行士を朝鮮独自のものとして理解しようとした様子には、植民地朝鮮における近代の受容の過程が如実に表れている。

しかし、ここで合わせて重要なのは、朝鮮人はこうした形でも近代を経験し、自らのアイデンティティを表すことができたことではないだろうか。すなわち、朝鮮人女性飛行士朴敬元が日本で飛行士として活動をしていたことで、必ずしも日本の航空界を代弁する存在であっただけではなく、そのなかで朝鮮人が民族的アイデンティティを探る素材となり、つまり朝鮮の「利益」にも繋がっていたと考えられる。朝鮮人たちは「限界」を超えることはできなかったにせよ、それを抱えたなかで妥協と順応をし、そのなかでも近代を朝鮮と結びつけていたのである。

また、当初植民地権力が見せ掛けようとしていたかもしれない飛行機という近代は、朝鮮でそのまま肯定されるより、朝鮮のアイデンティティ形成と結び付くという異なる方向への展開を見せていた。その結果、朝鮮人女性飛行士を通して結束された朝鮮の民族的アイデンティティは、朝鮮を日本から分離する試みにまでに繋がったのであろう。彼女の飛行士としての成功は、朝鮮では「朝鮮の民族的な」存在としての機能をより大きく果たすようになったが、実際のところ、彼女が実績を上げていくことは朝鮮を表すと同時に、日本に属する朝鮮となり、朝鮮を削除するという二重性を持っていたのである。こうした点で、女性飛行士が持つ朝鮮社会での意味は、植民地権力に対する「抵抗」とともにした「受容」、また「受容」の中の「抵抗」の性格を持っており、植民地的近代を表していたといえる。

また、その抵抗と受容が混在する過程で、朴敬元は朝鮮の一つの「ナショナル・シンボル (national symbol)」としての役割を果たしていたといえよう¹¹。ナショナル・シンボルは、ある国や集団を代表するアイコンのようなもので、近代的な国家が生まれる際に、国旗、菊花、国歌や国の制度などで具体化される。こうしたナショナル・シンボルは、内部的には共感の空間を作り出し、外部との差異をつけ区別するなど、集団に同一なアイデンティティを作る過程で重要な役割を果たすことになる。植民地期朝鮮の場合、国旗、国歌などの国家の象徴としてのナショナル・シンボルの形成はできず、あるいは形成されたとしても朝鮮のメディアが公にすることはできない状況であった。その代わり「文化的表象」が現れ、ナショナル・シンボルとしての役割が付与された¹²。飛行士朴敬元という個人が民族的な存在として捉えられることは、彼女が登場した時から、彼女をめぐる環境によって決まった結果であったかもしれない。そのため「民族の英雄」として表象化された朴敬元は、朝鮮を日本から分離し、朝鮮を世界の舞台に登場させることなどで、同じ文化を共有するという意味での「国家」としての朝鮮、またそのなかにいる朝鮮人を代表する存在となっていたのである。植民地期朝鮮が置かれた状況のなかで、女性飛行士朴敬元を通して「民族」の言説は絶え間なく生成、拡大して行き、大衆に受

¹¹ ナショナル・シンボルに関しては、次を参照。長志珠絵「ナショナル・シンボル論」成田龍一外『近代知の成立』岩波書店、2002年、pp. 121-152。

¹² キム・ヨンスクは崔承喜に対し同様な論議を展開した。；キム・ヨンスク「식민지 시기 대중문화영웅의 변모과정 고찰」『女性文学研究 25』韓国女性文学学会、2011年6月、p. 243。

容されるようになっていた。また、このように民族が認識される過程が、朝鮮では植民地期とともにあった。朴敬元は、このような植民地における近代、民族が現れる過程を表す一つの事例として捉えることができる。また、彼女は朝鮮でナショナリズム的なシンボルとして表象化されていった。本論文は最初に明らかにしたように、女性飛行士たちのことを親日であるか、民族的であるかということ問うのではない。また、植民地期を生きた人物を研究することにおいてこうした問いを完全に避けることは難しい一方で、その答えを出すことも容易くない。ただし、本節でこうした朴敬元を中心とした当時の言説を踏まえることで「朴敬元は彼女をめぐる環境の要求に応じて、民族的に表象された」というのが妥当ではないだろうか。朴敬元が民族的であった、もしくは親日であったという結論を出す前に、一度考えておかなければならない「事実」なのである。

第2節 朴敬元をめぐるジェンダー表象

(1) 「男性的な」という修飾の真偽

他方で、注目すべきなのは、朴敬元をめぐる記事におけるジェンダー表象である。第1節で考察したように朴敬元は朝鮮のメディアに紹介され始めた当初から「民族的な英雄」として特徴づけられていた。彼女が民族的なものとして現れていく一方で、ジェンダーをめぐる表現にはいかなる特徴が見られたのだろうか。再び1925年7月9日朴敬元が初めて紹介された記事に基づき、彼女に関するジェンダー表象に注目したい。

性格が活発で力強く、男性との腕相撲をして、一度も負けたことがない。また、数多くの日本人男性と肩を並べて勉強していることに對し、少しも恥ずかし気がない。

『朝鮮日報』1925年7月9日 夕3

上記の引用文に明示的に表れている朴敬元の姿は「男性的」で「力強」くて、決して女性らしくない女性である。これまでの先行研究や、朴敬元對する意見では、こうしたイメージが通説として受け止められていた。例えば、李培鎔は『韓国歴史の中の女性たち』という著書のなかで、朴敬元が「力が強くて男性と相撲をしても負けることがなかった¹³⁾」と上記の記事の内容をそのまま受け止め、彼女の実際の様子として捉えている。また、1973年に朴敬元のことを韓国の新聞に取り上げられた際に、「私の証言」という見出しで金永修は朴敬元について「その女は、見た目も男性のようなところがあり、性格が活発であった¹⁴⁾」と回想している。金永修も戦前飛行士免許を持って活動していた朝鮮人飛行士の一人だが、彼が二等飛行士免許を取ったのは1938年である。以前から飛行学校に通っていたとしても、1933年に墜死した朴敬元に直接会ったことはないはずだが、彼が「証言」で述べたことは、当時の「メディアに描写されていた朴敬元」の姿と一致している。

さらに、加納が著書で朴敬元の李貞喜に対する感情を表す際に、同性愛を漂わせる描写をしているが¹⁵⁾、こうした記事や「証言」が根拠になっていたからであろう。これらのように、朴敬元に接した人々が、彼女が男性的な外見や性格を有していると感じた可能性も排除できない。ところが、これまで彼女のことを考察してきたなかで、いくつかの写真やその他の証言にも接

¹³⁾ 李培鎔『한국 역사 속의 여성들』 어진이, 2005年, p. 243.

¹⁴⁾ 『朝鮮日報』1973年10月31日朝4.

¹⁵⁾ 加納、前掲書、p. 141-142.

することができたが、女優帽をかぶっている顔写真や¹⁶、赤いイブニングドレスに純白毛皮コートを着ていたという証言など¹⁷、彼女の姿は決して「男性的」だけではないような気がする。しかも、特に朝鮮のメディアにおける朴敬元の描写は女性性が欠如しているため、上記の記事の内容や、証言をそのまま受け止めるのは躊躇される。なぜ朴敬元はそのように語られていたのだろうか。ここでは、こうした疑問とともに、朴敬元をめぐるジェンダー的言説を分析することを通して、今まで強調されてきた男性的な外見だけではなく、朴敬元が持つより様々な面を探りたい。また、朴敬元をめぐるジェンダー的言説の背景や、その言説とともにあった当時の朝鮮社会で女性に課されていたジェンダー規範を探ることも試みたい。

上記の引用文に戻ると、その論調では朴敬元が「特別な存在」であるように説明され、彼女を主に「褒め」ている様子が窺える。また、飛行士の持つ「勇士」的なイメージとともに女性飛行士が「朝鮮の英雄」として捉えられていったことについては第1節で述べたが、こうした過程で彼女に「男性的」というイメージが付与されていたことに注目したい。書き手は朴敬元が「男性との腕相撲で一度も負けたことがない」ということで、腕相撲という具体例をあげながら朴敬元と男性とを比較し、彼女が「男性的な特徴」を持っていると記している。ここからは「朴敬元という人物は男性よりも力強い女性だった。そこで男性の職業領域である飛行士になることができたのである」という判断ができるだろう。しかし、このような記事からは、朴敬元が力強いことを評価している側面だけではなく、その裏に含まれている巧妙な言い回しに注目する必要がある。これは「飛行士というのは民族の近代を果たす英雄」という言説と「英雄を務めるのは男性」という考えが一般的であったことによって「飛行士朴敬元は男性的」という図式が自然として形成されたこと他ならない。

また、飛行士という職業に携わる女性に対し「活発」のように男性性を表すのに適した修飾語を付け¹⁸、「男性を乗り越えた存在」であると強調されるのと同時に、彼女の持つ女性性は薄くなる結果となっている。そのため、朴敬元に対する賞賛は、女性そのものに対するものではなく、すでに「無性化」もしくは「男性化」された女性に対する賞賛であったのではないだろうか。また、ここには、朴敬元が珍しい女性であると強調されるとともに、飛行士という科学の先端にある職業は普通の「女性」は果たすことができないという認識が潜在していた。すなわち、このような女性飛行士に関する記事には女性を男性に比べ「劣等で弱い存在」であることが前提となっており、またそれを正当化することに繋がっていたのである。こうした言説が「内外」や「男尊女卑」のような当時のジェンダー秩序を守るために利用されていた可能性も指摘しておく必要がある。朴敬元をめぐる「言説の場」では、こうした朝鮮のジェンダー規範を生産、維持するための言説が作られる場でもあった。様々な言説の作り手である朝鮮の知識人層や、メディアを通してその言説を受容する人々は、朝鮮のジェンダー秩序を守ることに同調していたということができる。

他方で、近代的な女性としての側面、つまり彼女の持つ「女性性」によってメディアに「素早く」取り上げられ、話題になった側面も見逃せない。ところが、その女性性によって注目の対象になった途端に、女性性が消されてしまうという点で、女性飛行士をめぐる言説の場は、朴敬元のジェンダーに対する朝鮮社会の矛盾を露呈しているところでもあった。しかし、なぜ朴敬元のジェンダーをめぐる「男性的」という言説を作り上げることで、彼女を「評価」しなければならなかったのだろうか。それは、今まで飛行機が朝鮮社会で築き上げてきた

¹⁶ 写真は次で確認できる。；朴敬元「同志よ、腕を組まう-我が女流飛行家は何故伸展しないか!」『航空時代』航空時代社、1931年6月、p.28。

¹⁷ 乃位野衣「淑女たちの空」『エアーワールド』1980年3月。(加納、前掲書、p. P12から再引用。)

¹⁸ 当時の朝鮮の状況を考えると、活発とは女性に対する一般的な修飾語ではなかった。女性には「おとなしい」「溫柔」などがより褒め言葉として使われていただろう。

近代の象徴というイメージと、それに対する人々の熱望が、一人の女性の逸脱を隠すくらいに大きかったためであることは容易に想像がつく。既述したように日本人女性飛行士に対するやや批判的な視線が、朝鮮人女性飛行士には該当しなかったことも同様の理由によるだろう。朝鮮人である朴敬元は、朝鮮人の「優秀性」を表す朝鮮人になるために、まず言説の場でそのジェンダー的な限界を超えなければならなかったのである。そのため、彼女の外見や性格におけるジェンダーイメージはその実状とはそれほど関係なく、男性的であると強調されていた。すなわち、これは朝鮮で「男女の差」が明確に存在し、またそれを維持していかなければならないというジェンダー秩序と、女性飛行士を通して民族のアイデンティティを高めようとする朝鮮社会の欲望の間に生じたジレンマを赤裸々に見せてくれる例である。

さらに、記事には、朴敬元が、日本人男性との腕相撲で負けたことがないということを通して、朝鮮を日本より優れたものとして表わそうとする試みが見られる。言い換えれば朝鮮の「劣った存在である女性」が、日本の「優れた存在である男性」に負けない、すなわち「朝鮮」が「日本」を超えているものとして表わそうとする朝鮮のナショナリズムの発露であった。こうした表現は、当時の支配国、植民地という図式の日本、朝鮮の置かれた社会的な状況を考えてみると現実と異なるが、当時の朝鮮人の希望の表れであり、日本に対する消極的な抵抗の一種であったといえる。しかしながらそのためには一人の女性のジェンダーは自分の意思または生物学的事実と関係なく社会的政治的論議とともに利用されるという、つまりジェンダーの政治化が行われていたのである。こうした点は、次のように結婚の概念をめぐるでも現れている。

1925年7月9日の『毎日申報』に紹介された朴敬元は「当年25歳の美人」であり「結婚を請う優秀な紳士が多かったが、それを全て断って」飛行学校で勉強をしているとされている。この時、朴敬元は数え歳で25歳であり、当時としては婚期を逃していたと考えられていたであろう。当時結婚というのは女性を説明するのに重要なキーワードであり、職業婦人に関するインタビューにおいても頻繁に問われる項目であった¹⁹。また、職業婦人に関する評価において、既婚女性の場合「夫が無能力であるため」「自ら稼がないと生活の維持ができないため」など、生活的な環境で仕方がなく社会活動をしている存在として描かれていたことが多いが、「既婚女性は職業をもたない」ことが普遍的であるという、つまり結婚と職業を持つことが二律背反であると捉えられていたからであろう。一方で、未婚女性が職業に就くことに対しても「より良い結婚相手を求めるため」という見方が存在し²⁰、女性の職業はいずれにせよ結婚と結びついていた。さらに、当時職業婦人が独身を維持しようとすることに対し「人の妻にならず人の母にならぬまで教育家〔女性が職業を持つことの例〕にならなければならない自矜や功名心は全く無意味な虚栄心になる²¹」と批判されるべき行動として取り上げた論説が多く見られるように、職業婦人が未婚状態であることは、肯定的な評価を受けにくい行為であった。また、結婚は、当時女性に求められていた賢母良妻になる必然のものであった。

ところが、朴敬元の場合、むしろ結婚をしなかったということで彼女の意思が高く評価されている。朴敬元は当時の一般的女性の生き方とは矛盾した生き方をしており、当時のジェンダー規範から逸脱した女性であった。しかし、この記事に描かれている朴敬元は、強い意志を持つと肯定的に評価されるという逆説が起きている。これは、すべての職業婦人にとって可能なことではなく、朴敬元が飛行士という「特殊な」職業を持っていたためであっただろうし、当時の朝鮮人にとっては、彼女を結婚しなかった女性と捉えジェンダー批判をするよりは、それを正反対に利用することで「朝鮮の英雄」を所有することに關心があったためであるだろう。

¹⁹ 職業婦人を対する記事において、彼女たちの結婚観や、結婚計画などについて頻繁に聞いている。

²⁰ 朴昌薫外4人「『女性を論評する』男性座談会」『三千里7(6)』三千里社、1935年6月、p.110。

²¹ 金南天「女性の職業問題」『女性5(12)』朝光社、1940年12月、pp.26-29。

さて、こうした女性飛行士の記事を通して、朝鮮の今までのジェンダー規範を裏返すことができたのだろうか。その答えはやや断定的な判断に思われるかもしれないが「そうではなかった」ということができる。なぜなら、この記事は全般を通して「結婚は女性としてすべき」ことであるという前提があったからこそ成り立っているためである。朴敬元を「結婚は、女性に必然的であるが、それを諦めるほど強い意志の所有者」とであると描く一方、朝鮮のその他の女性を区別し、ジェンダー規範のなかにいる女性像を提示、発信していたのであった。

(2) もう一つのジェンダー規範の中の女性-「孝行娘」

ところが、一人の女性に民族とジェンダーが投影される過程は、それほど断片的ではなかった。女性性を排除しながら民族を強調、場合によっては女性性を強調することで民族主義を披露することもあった。また、民族的な存在として強調され、良妻でも賢母でもない朴敬元に対し、もう一つの女性性が結び付いていた。朝鮮のメディアは「孝行娘」というイメージを通して、朴敬元に女性性というジェンダーを他の形で被らせていた。彼女をテーマにしたメディアの記事のなかで、その母親を強調した内容が頻繁に見られるのはそのためであっただろう。1928年10月30日『毎日申報』3面には、二等飛行士になって朝鮮に戻った朴敬元の近況が次のように表れている。

朴敬元嬢は今回二等飛行士になって錦衣還郷をした。大邱三笠町彼女の家を訪ねたら、寡婦となった母親の娘である朴敬元は、未だ母親に対しては甘えん坊である。〔母親が〕「結婚をしに来たのか」と聞いたら「どこで夫になる人がそんなに簡単に見つかるのでしょうか。今回はお母さんに会いに来ました。飛行機があれば郷土訪問飛行をしたいですが、それもやはり不明であります」と言いながら彼女はひっそりと微笑んだ。

「結婚とお母さんと飛行」という見出しの記事には、今までも朴敬元が論じられる際に、彼女の意思を強調するために結び付けられた「結婚しない」ということがやはり含まれている。一方で、それとともに「お母さんに会いにきた」ということから「孝行娘」として表象がなされていることが見て取れる。朝鮮のナショナリズムを代弁する存在として、一般的な女性ではなく、「英雄的な」女性のように捉えられていた朴敬元だが「お母さんには未だ甘えん坊」と母親と娘としての関係を強調することで「一人娘」であるという女性のジェンダーが確認されていたことと理解できよう。つまり、当時のもっとも「望ましい」女性像である良妻賢母としての表象と結びつけることはできないが「孝行娘である」という点で、女性としての役割を果たしているという点を彼女の上に描き出そうとしたことが読み取れる。彼女の死後、姉南守によって、朴敬元が朝鮮を訪れた際に「母のため洋式家を建て」と述べられたことや²²、母親によって「あの子は孝女であります」と語られたことが記事化されるなど、朴敬元に対し「第二の女性像」、つまり孝行娘としての姿が反映していたのである。これは日本で女性飛行士、木部シゲノが取り上げられる際も同様のイメージがあったのと同じ脈絡である。木部シゲノに関する記事を次に引用する。

²² 『朝鮮日報』1933年8月9日朝2面。



日本で最初の
女の二等飛行士
孝行娘の木部しげの嬢が
いよいよけふ免状を

福岡県八屋町の出身で朝鮮鎮南浦の乾物屋の孝行娘として総督府から表彰された本邦女流飛行界の花型木部シゲノ嬢（25）大正十二年船橋の第一航空学校入学以来四年にして目覚ましい伎倆の発達を遂げたので、三日航空局審査員の荒井、別府両少佐を聘し二等飛行士の試験をうけた〔……〕²³

【図5-5】日本で最初の女の二等飛行士

木部シゲノは、福岡県出身だが、その家族は、朝鮮の鎮南浦に移住し乾物屋を営んでいたという。彼女は、1924年11月に三等飛行士に²⁴、また1927年3月に二等飛行士試験をうけて日本最初の二等女性飛行士になった。ところが、木部シゲノは飛行士として活動をしながら、一生男装で通した。また、戦後1953年、彼女は独身であったが、その時のインタビューにおいて「この頃結婚しなくなったよ。誰かいい人いませんかねえ-僕の嫁さんになってくれる人が」²⁵と述べたことから、人々が「一般に」考える結婚を通して、良妻賢母になるのとは距離のある人物であったことが見て取れる。他方、木部シゲノが二等飛行士になった時、社会では記事のように彼女に対し「孝行娘」というイメージを与えることで、女性としてのジェンダー規範のなかに「未だいる」存在として、女性としての役割をも担わせようとしていたのであろう。当時は、現在に比べれば、生物学的な性に対する異論や議論は少なかったと考えられ、結局のところ、女性飛行士たちは、場合によっては男性的なイメージが強調されることもあったが、女性であることが否定されることはなかった。そのため、朴敬元が朝鮮で、民族的で、「英雄的な」イメージとともに男性的なイメージがあったが、しかしながら、生物学的な女性性は決して消されることもないという、ジェンダー的に曖昧な場に立たされていたのであろう。だが、この曖昧さは社会において上手く使われ、それは個人の本質を説明するものであったというよりは、社会的な状況のなかで可変的に扱われていた。こうした面で、女性飛行士に対するジェンダー言説は、日本と朝鮮の間で一致している部分もあった。しかし、朝鮮人女性飛行士たちの場合は、日本におけるその他の日本人女性飛行士に比べて、ナショナリズムとジェンダーがより巧妙に絡まって語られていた点は否めない。そのため、朴敬元の持つ表象は、ナショナリズムとジェンダーが絡み合って朝鮮のメディアを通して発信された言説的な部分が大きかった。また、彼女をめぐる表象が、朝鮮と日本の間に相違があった点に注目すれば、朝鮮社会における朴敬元に対する表象の特徴がより鮮明に見えてくるだろう。では、以降では日本において朝鮮人女性飛行士朴敬元がいかなるイメージで現れていたかについて見ていくことにしたい。

（3）日本のメディアにおける朝鮮人女性飛行士のイメージ、朝鮮の場合との比較

他方で、朝鮮だけではなく日本のメディアも朴敬元の活動に注目していた。飛行学校に正式に入学する以前から、日本のメディアにも朴敬元が紹介されていた。1925年12日にすでに「来春華とともに巣立つ婦人の飛行家若い前田あさの嬢、次は朝鮮婦人朴敬元嬢とともに立川飛行

²³ 「日本で最初の女の二等飛行士孝行娘の木部しげの嬢がいよいよきょう免状を」『読売新聞』1927年3月4日朝7。また多くの記録において彼女が二等飛行士になったのは1927年8月になっているが、この記事によると、3月に二等飛行士になったことは明らかである。

²⁴ 「飛行士免状を得た木部しげのさん」『読売新聞』1924年11月10日朝7。

²⁵ 「私の顔-パイロット」『家庭よみうり（340）』読売新聞社出版局、1953年4月、p. 14。

学校の花²⁶」であると朴敬元が立川飛行学校にいる様子が示されている。記事において「来春までには三等飛行士の試験を受け免状を得ようと一生懸命で」ある前田あさのの次なる女性飛行士として、朴敬元が紹介されていたのである。この記事は前田あさのがメインになっており、まず前田について「成績はこれまで数回の操縦飛行で、既にたいていその手腕を認めているので来春の試験も容易にパスするだろうと見込みをつけいているから、そうなると婦人三等飛行士は木部シゲノと都合二人になるわけで日本の航空界にとってもおめでたいことである²⁷」と記されている。続いて「次は朝鮮婦人朴敬元」であると彼女が近いうちに飛行士になることを示し、日本の航空界にとってもおめでたいことであると捉えている期待感が表れている。しかし、こうした記事の一方で、皮肉な描写がされた記事もあった。下記の引用文と同じく前田あさのに関する記事だが、日本における女性飛行士への視線が一部現れているため引用したい。

奈良県の生まれで当年として二十歳、みられる通りの雛そだちでお世辞も愛嬌もない。背は低いが肥満な体格、飛行帽をかぶると男か女かわからない、女鳥人の卵としてどんな経路でここ立川に飛んできたのか、それは教官に聞かれても唇を開かぬという程秘密にしている、その謎をだんだん探してみると、あさのさんが国ではどんな綺麗よしでもお嫁に行く時は持参金付きださうな。あさのさんの思えらく『馬鹿馬鹿しい女一匹持参金がなくてはお嫁に行けないなんて不合理な話があるものか。私はそんな嫁入りは嫌だ、持参金が無くても立派にお嫁に行くからそのお金は私に下さい...』とばかり両親をけむにまいて故郷を飛び出した。[.....] 一時間百二十円の練習費を払って十時間稽古をすると三等操縦士の免状を受ける資格がつく。これを持参金に換算すると千二百円、蒲田の地上教育に五六百円受験にパスするまでの下宿料を見積もると随分莫大な持参金になる勘定だ²⁸。

朝鮮で朴敬元や李貞喜が飛行士活動に取り組んでいる様子が伝わる際に主に「褒め言葉」が用いられているが、この前田あさのを照明した記事はやや皮肉交じりの表現で書かれている。こうした日本の記事においても朝鮮と同様、女性に対するジェンダー規範が根底に存在している。例えば「みられる通りの雛そだちでお世辞も愛嬌もない」とその外見について論じているが、これは女性には愛嬌が必要ということを前提とするからこそ成り立つ語彙の選択であるだろう。そして「綺麗よし」「お嫁」「持参金」などの言葉や、前田あさのの外見に対する「否定的な」描写などからは、一人の女性飛行士に女性性を表すジェンダー基準が用いられた上で例えられていることが容易に見て取れる。また、朝鮮で朴敬元と結婚を論じる際に、結婚は女性の役割の一つではあるが、朴敬元の場合はその代わりに「民族的な使命」を果たしていることが強調されていた。前田あさの場合も、持参金が必要である結婚を選択する代わりに、飛行学校に入ることを選択したこと、つまり結婚ではなく飛行士への道を選択したという点で朴敬元と同様の選択をしたのであろうが、朝鮮での記事とはかなりの温度差が感じられる。朝鮮のメディアでは、朴敬元の飛行士になろうという試みや、飛行士としての活動に対し、男性的かつ英雄的イメージをかざして「肯定的に」評価したのとは異なり、こうした前田あさのに対する日本のメディアは「男か女かわからない」と書かれるなど、女性がジェンダー規範を守らなかったことに対する批判ばかりが現れている。しかも、外見や行動で「女性らしさ²⁹」を表せ

²⁶ 『読売新聞』1925年12月4日朝7。

²⁷ 同上。

²⁸ 『東京日日新聞』1924年7月23日夕2。

²⁹ Femininity、「女性らしさ」を決める外見的な要素は、ヘアスタイル、服装、声の抑揚などの一定のしぐさやシンボルだが、これらは個人の自由裁量に属するものである。しかし、行為者としての女性は「女らしさ」を選

ない前田あさのは、さらなる皮肉の対象となったのではないかと考えられる。すなわち、日本のメディアにおいて女性飛行士は、「英雄」や民族的というより徹底的に女性的ジェンダーに照らし合わせられていたことが確認できる。

ある意味で、女性の役割を果たせない日本の女性飛行士に残るのはゴシップの対象としての役割だけであった。既述した木部シゲノの場合は、男装をしたため女性らしさはないにせよ、当時彼女が持つ「男装の麗人」というイメージは、見世物として人気を集めた「女性」のイメージであった³⁰。もしくは孝行娘として女性性に結びついていたのである。しかし、その他の日本の女性飛行士の多くが恋愛問題や、性的、道徳的問題に関する記事を書かれたこと、またそこで作られた「否定的な」イメージによって飛行士としての生活を長く続けることができなかつた例が多かつたことから³¹、女性飛行士をめぐる日本社会のジェンダー的視線が把握できる。無論日本の女性飛行士たちそれぞれがいかなるイメージとなり、どのように語られていたかについてはここで全てに触れることはできない。だが、こうしたいくつかの例から見ると、朝鮮の女性飛行士が、特にその飛行士としての活動について朝鮮で語られる際に作られたイメージとは異なっていたことを指摘しておきたい。こうした日本の女性飛行士をめぐる言説が作られる環境が朝鮮とは異なる状況からも、朝鮮の女性飛行士が「男性的」というイメージとともに「英雄化」されていた状況は「特殊な」ものであった点、それは民族主義の形成と強く関わりを持っていた点を繰り返し強調したい。



【図 5-6】白色服を着て飛行大会に参加した朴敬元。

『読売新聞』1927年5月9日夕6

の「花形」であり、主に男性が従事する領域において「女性的なジェンダー」の役割を果たし、彼女のイメージは注目を集める一つ的手段として使われていたと理解できよう。この記事において「鮮人」と、彼女が朝鮮出身であるという事は示されている。だが、その日に参加した飛行士のなかで、同じ時期三等飛行士になった朝鮮人飛行士徐雄成の名前も見られるものの、

日本のメディアは朴敬元に関してもその他の（日本の）女性飛行士への視線と同様に、女性的ジェンダーを求めていた様子である。1927年5月8日には「第二回全国民間飛行機競技大会」が開かれたが、ここに三等飛行士になった朴敬元も参加した。翌日『読売新聞』の飛行大会に関する記事には「なかには今日の花形鮮人女流飛行家朴敬元嬢も白色服を着て晴れの競技に加わっている³²」と朴敬元が紹介されている。この時に参加した三等飛行士は13人だったが、唯一朴敬元だけが、その服装に対する描写とともに、写真（【図 5-6】）も添えられた。日本において「鮮人女流飛行家」朴敬元は航空大会

扱ることが多いが、そこに不公平が存在していることは否めない。；スーザン・ブラウンミラー（幾島幸子外訳）『女らしさ』勁草書房、1998年、p. 303。

³⁰ 例えば、この時期は宝塚少女歌劇、東京松竹楽劇部を中心にしたレビューで男役が登場し、「男装の麗人」と呼ばれ人気を集めていた。；松竹歌劇団『レビューとともに半世紀－松竹歌劇団50年のあゆみ』国書刊行会、1978年、p. 150。

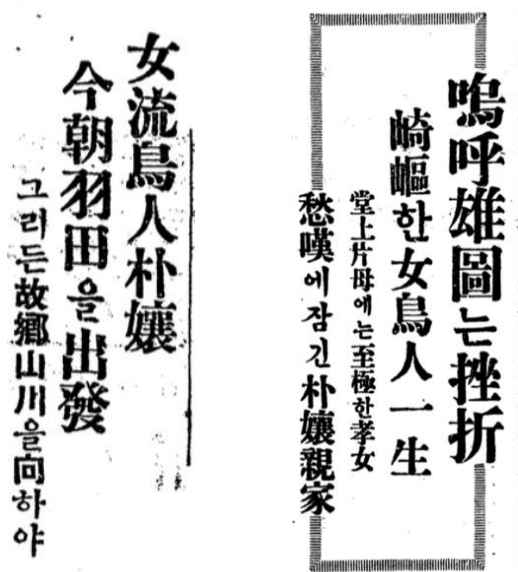
³¹ 相羽有「朴さん！」前掲、p. 126。

³² 『読売新聞』1927年5月9日夕6。

彼に関しては、特に朝鮮を強調した様子やその他の言及はない。こうした点で、日本で朴敬元が注目された理由は「朝鮮人」だからというより「女性」であったからということが見て取れる。朝鮮においても彼女が飛行学校で勉強している時期、まだ飛行士になっていなかった時から注目された理由は航空界における彼女の「女性性」が強調されたためである。しかし、朴敬元が飛行士として注目されて以降、そして民族的なシンボルになっていく過程において、彼女の意思と関係なくその女性性は排除されてしまうのは考察した通りである。一方で日本における朴敬元は、こうした「民族的な」意義を果たす必要はなかった。そのためだろうが、日本におけるこの時期の朴敬元の表象は「花形」であって、朝鮮での表象とはかなり異なる様子であった。

その後も朴敬元は 1927 年 11 月 14 日、代々木練兵場で開かれた各等飛行士操縦士大会や³³、1928 年 7 月 12 日 挙行された三等飛行士高度競技に参加し受賞をすることで³⁴、技術面でも注目されるようになり、花形の宣伝役のイメージにとどまらず「日本の代表的な女性飛行士」というナショナリズムが投影されるようになったのは朝鮮での状況と近似している。しかし、日本での朝鮮人女性飛行士の持つ意義は、単に民族を表しただけではなく、より複雑な意味を持っていた。それは、朝鮮もしくは日本だけではなく「朝鮮を包括する日本」、さらに内鮮一体などのイメージと結びついていき、朝鮮で彼女に投影されたナショナリズムとは異なる動きを見せるものであった。こうしたイメージは、主に 1933 年の日満連絡飛行をめぐる生じた。次の節では、日満連絡飛行を行った朴敬元をめぐる日本と朝鮮の反応やその相違点、そして、今でも定着している「親日」という言説が作られた過程について考察することにしたい。

第 3 節 日満連絡飛行をめぐる朴敬元の表象—日本と朝鮮での比較を通して



【図 5-7】『朝鮮日報』1933 年 8 月 8 日 夕 2 (左)

【図 5-8】『朝鮮日報』1933 年 8 月 9 日 朝 2 (右)³⁵

朴敬元が 1933 年 8 月 7 日に試みて、彼女の死の原因でとなった飛行—「日満親善・皇軍慰問飛行」もしくは「故国（郷土）訪問飛行」（以下、訪問飛行）—はどちらで呼ぶ方が「正しい」だろうか。ここで注目したいのは、この呼び方の違いが見せているように、朝鮮、日本におけるこの訪問飛行に対する捉え方が異なっていた点にある。まず、朝鮮での場合、朴敬元の今回の飛行が「半島へ飛来する³⁶」、「飛行家朴敬元嬢は、長い間計画してきた故国訪問飛行を決行するようになった。明七日羽田から挑戦に向かって出発す

³³ 『朝鮮日報』1927 年 11 月 16 日 3 面。

³⁴ 『毎日申報』1928 年 7 月 14 日 2 面。

³⁵ 当時の新聞は、前日の午後夕刊が発行された。つまり、1933 年 8 月 8 日の夕刊は 1933 年 8 月 7 日の午後発行されたものである。

³⁶ 『毎日申報』1933 年 7 月 24 日 夕 2。

る予定である³⁷」など、朝鮮訪問である点が強調されていた。朴敬元が訪問飛行のため羽田を出発した以降も「予定通り今日羽田を出発した³⁸」と彼女の飛行の行き先は朝鮮であるように報道されていたのである。

他方、日本のメディアにもこの訪問飛行のことが大きく報道されているが、当日の『読売新聞』では「宿望であった日満親善連絡飛行のため七日午前10時35分羽田国際飛行場を出発した³⁹」となっており、朝鮮のメディアでその目的地が朝鮮であったことに対し、日本ではその行き先は満州であると報道されている。こうした記事は、朴敬元の訪問飛行が計画された当初から、朝鮮の日本との間受け止め方が異なっていたことが見て取れる。この日、朝鮮と日本のどちらにおいても注目されて羽田を出発した朴敬元だが、その一時間あまり後に箱根付近で墜落し、彼女は死を迎える。彼女の死後も、日朝双方において訪問飛行に対する認識は「相変わらず」の様子を見せている。

柔弱な女子の身体を持って大空を征服し、自分を産んで自分を愛している母親と親愛なる同胞たちを訪ねるため、朝鮮でたった一人である女性飛行士朴敬元嬢は七日午前東京を出発した。彼女が東京を出発し、日本でも有名な険岳な箱根山を超える時は、もう彼女の心には、豊かな山川、静かな山村、懐かしい半島がパノラマのように展開されたはずである。これは彼女だけの喜びではなかつただろう。険しい玄海灘を渡り、我々の目の前に彼女の姿態が現れた時には、故郷の同胞たちの感激がいかに大きかつただろう⁴⁰。

朴嬢は今回、非常時日本の現勢を深く通察する處あり、女ながらも、現下満州国内に轉戦し、よく日本の生命線を守護しつつある戦線将士の慰問、合わせて日、朝、満親善に盡すべきを想ひ立ち、敢然、これが実行計画を進め、愛機サルルソン二 A 二型「あをつばめ」號を整備し、充分なる練習飛行を行ふと偕に、一方、関東軍、協和会、朝鮮総督府、帝国飛行協会、其の他各方面の絶対なる後援によって、幾倍する力を得、準備満端、寸毛の間隙も洩らすことなく、時期到来の日を鶴首しつつあつた⁴¹。

上記の二つの引用文は、朴敬元の死後に『朝鮮日報』に掲載された記事（上）、そして、彼女の死後綴られた追悼録における「飛行経過」（下）の一部である。前者では、朴敬元が柔弱な女子として大空を征服したと評価し、訪問飛行に応じる朴敬元の気持ちについて、朴敬元が懐かしい故郷に来ることに対して期待をしていたかのような論調で書かれている。また、豊かな山川、静かな山村がある朝鮮に対する懐かしさは、祖国に対する愛国心、そして同胞愛に結ばれていた。つまり、朴敬元と訪問飛行を結ぶ意義の中心には常に朝鮮があつたのである。

日本での場合でも、女ながらも飛行士になった彼女の努力を評価し、彼女自らもこの飛行の日を期待していたという点が強調されているのは朝鮮のメディアとさほど差がない。だが、その努力の意義として表されているのは「戦線将士の慰問」「日、朝、満親善」であつた。さらに、訪問飛行には、いかに「時代的な要求」が反映されていたのか、そして様々な機関の支援

37 『朝鮮日報』1933年8月7日朝2。

38 『朝鮮日報』1933年8月8日夕2。

39 『読売新聞』1933年8月8日夕2。

40 『朝鮮日報』1933年8月9日朝2。

41 「飛行経過」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、p. 1。

によって行われたものなのかという点が強調されている。すなわち、朴敬元が試みた訪問飛行は、日本の大陸侵略に象徴される満州国との親善、また日本と朝鮮と満州を結び日本帝国の枠組みに位置付けるという「国家的意義⁴²⁾」として捉えられており、「従来有りふれた飛行と大にその趣を異にしている⁴³⁾」と理解されていたのである。こうした彼女の訪問飛行における政治的な面を美化しているともいえるこの飛行経過の一部は、朴敬元の最後の飛行に対する「日本側」の立場であった。さらに、こうした「美化」は、現在韓国においても彼女を「親日派」と一言で定義してしまう言説の元になっている。つまり「朝鮮で生まれた人で、而も女性である朴さんの今度の飛行は⁴⁴⁾」彼女を死に向かわせたのと同時に、彼女を現在まで続く親日派論の渦中に置くことになった出来事でもあった。朴敬元の最後の飛行は、加納の著書に「朝鮮人としての民族魂を失っただけではなく、さらに積極的に、日本の侵略の先兵になっている感すらあ⁴⁵⁾」ると記されたように見えるのは事実である。ところが、こうした言説において、彼女の死後相羽有によって編集刊行された追悼録が大きな影響を与えたことを指摘しておきたい。無論、この追悼録は「日満親善・皇軍慰問飛行」の詳細のみならず、朴敬元、そして彼女の飛行士生活や、飛行に関する主な内容も含んでおり、現在朴敬元のことを知るための重要な資料であると同時に彼女をあるステレオタイプに閉じ込めてしまう役割も果たしてきたといえる。なぜなら、追悼録に寄せられた「メッセージ」は、陸軍大臣荒木貞夫を始め、逓信大臣南弘、満州国交通部総長など、この飛行を支援、企画した関係者から寄せられたのがほとんどであるからである。例えば、陸軍大臣荒木貞夫から関東軍参謀長菱刈陸に寄せられたメッセージには、朴敬元の飛行に対し「在満将兵ノ慰問ヲ兼ネ、内鮮人ト満州国人トノ融和親善ヲ図ル為、日本最初ノ女性トシテ、敢然トシテ此壮挙を試ムル⁴⁶⁾」ことであつたと、徹底的に、飛行を支援した軍関係者の立場で説明されている。こうした追悼録の編纂によって、彼女の連絡飛行は「日満人の親善を一層深め」るための宣伝材料としてさらに利用されたのである。当初から「日本と満州を結ぶ女性による初飛行」であったため注目されたのは、墜落死したため、そして、日本飛行学校や後援関係者によって追悼録および、葬式などが行われたことで、さらなる「内鮮一体」「日満親善皇軍慰問」の意味が付与されるようになった。また、朴敬元に対する考察ではこうした「資料」が元になっており、現在まで「親日」「戦争に賛同」したようなイメージが強められていたのである。そのため、加納が指摘したように日本の侵略戦争を「美化」する目的で彼女のイメージが使われていたというのは確かな指摘である。

さて、朴敬元はこうした日本側の理解のように、帝国主義に協力しようとする意図を持っていたのだろうか。結論を先にいうとこの点に関しては、現在その真偽を把握する術がない。ただし、ここで再び強調したのは、朝鮮人にとって彼女は、帝国主義の協力者ではなく、むしろ「民族魂」を表す存在として位置づけられていた点である。実際この訪問飛行は、羽田を出発し、大阪、-京城、新京までを結び計画、その言葉通り、日本、朝鮮、満州を結ぶ計画であった。しかしながら、彼女の死後も、朝鮮のメディアでは只管故国訪問の意味が強調されており「朝

⁴²⁾ 戸川政治「朴さんと悼む」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、p. 33。

⁴³⁾ 同上。

⁴⁴⁾ 同上。

⁴⁵⁾ 加納、前掲書、p. 13。

⁴⁶⁾ 「メッセージ」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、p. 2。

鮮まで飛んで来て、続いて満州に行く⁴⁷」というように、満州まで行くことは追加オプションのように捉えられていた。おそらく朝鮮人たちにとって、彼女が朝鮮を経て満州と日本を結ぶということは、たとえそれが政治的な意味を含むとしても「最初の朝鮮人女性飛行士が朝鮮を訪れる」という側面がより重要に捉えられていたのであった。また、朝鮮的なシンボルの故国への初飛行は、今まで朴敬元を通して論じられてきたように「朝鮮の近代」「朝鮮の活躍」などの意味を持っていたことに違いない。この時の訪問飛行が試みられる以前から、朴敬元が朝鮮人の後援による郷土訪問飛行を長年試みていたこと、またその度に「故国訪問飛行」の計画として紹介されていた点は、朝鮮人にとって今回の飛行も「故国訪問飛行」であるという「錯覚」を作り出す十分な根拠となっていたであろう。ある意味で日本と満州を繋ぐという日鮮満連絡飛行および皇軍慰問飛行という「実体」は、朝鮮内のメディアによって故国訪問という「言説」になり、またこうした言説は朝鮮人の期待が加わり、その結果朝鮮では故国訪問飛行という「新しい実体」になって受け止められたのではないだろうか。ここで「実体」「言説」「新たな実体」という図式を用いて話を進めてきたが、それぞれを肯定・否定をしたり、優劣をつけようとするものではない。ここで重要なのは、訪問飛行をめぐる日本と朝鮮の間にギャップは存在していたが、両側においてそれぞれの意義があった点、特に朝鮮に関しては、こうした現実が朝鮮的なものとして捉えられていた点である。

ところで、日本、朝鮮というナショナリズムな意味が課される以前に、彼女にとっての連絡飛行とはいかなる意味であったのだろうか。加納の見解では、朴敬元にとって日満親善・皇軍慰問飛行とは郷土訪問飛行の夢を叶えるために仕方がない選択であったと解釈されている。さらに、彼女や飛行機のイメージが「ミリタリズムとナショナリズムの道具として、大陸へ向かう軍国日本の、まさにチアガール⁴⁸」としての役割だけを付与されていたと語られ、朴敬元は民族魂を持っていたが、現実を乗り越えることができない「植民地朝鮮人女性」であったということ、この訪問飛行に対して彼女が持っていた元来の意味は変質してしまったかのような点が指摘されている。もちろん、女性としての限界を乗り越えるため、自らの夢を実現するためという部分に関しては大いに同意できる。だが、そのため「民族意識を持っていたが、それをおさえておいて帝国主義に協力せざるを得なかった」という見方には、いかに「抑圧された民族」の女性として強制的かつ受動的な朴敬元像が想定されていたのであるだろう。

本論文ではこの点に関して、朴敬元は民族問題に対して「敏感ではなかった」「鈍感であった」という点を提示しておきたい。それは、当時の多くの新女性たちが民族問題において強い意識を持っていなかった点と共通している。20世紀初期に生まれ、植民地統治が始まった頃から近代教育を受け、飛行士を目指して日本に来た朝鮮人女性、飛行士として名乗りを上げながら、その活動のほとんどが日本で行われている。人間関係も良好で、様々な面で「成功」の軌跡を歩んでいた彼女にとって、民族的な問題を考える余裕や動機はあったのだろうか。また、どちらかに偏るというより、朝鮮、日本どちらとも等距離をおいていたのではないだろうか。そして、民族的なものというより、近代や女性をめぐる問題に関心をもっていたのではないだろうか。下記においても「民族的な問題」や「軍国主義的目的」よりは、飛行機に関する思い、また社会における女性問題への認識がより強く現れている。

⁴⁷ 『朝鮮中央日報』1933年7月14日3面。

⁴⁸ 加納、前掲書、pp. 237-238。



【図 5-10】 「鳥人朴敬元、満洲訪問飛行 6月上旬に決行する。成功したら訪欧計画」
『毎日申報』1933年5月21日夕2

私が飛行機を持つようになり、朝鮮女性の勇気を見せるため、東京「ハルピン」間の飛行を執行するという決心をしました。今回の飛行結果を見て欧州訪問をして朝鮮女性が世界の航空界にその名乗りを上げるようにするつもりです。私は同胞たちの後援を一般社会の応援を願います。

朝鮮のメディアでは、訪問飛行を郷土訪問飛行としての意味が強調されていた。しかしながら朴敬元の言う訪問飛行の目的は、その焦点が朝鮮人ではなく朝鮮女性に合わせられている。日本や朝鮮のメディアが語るように、朝鮮民族に対する民族愛を表すことや、皇軍慰問をすることが目的ではなく「朝鮮女性の勇気を見せるため」または「朝鮮女性が世界の航空界に名乗りを上げる」ためという、一人の朝鮮人女性として飛ぶことが強調されている。これらは日本のメディアでの場合は「朝鮮女性」がさりげなく「日本女性」に置き換えられていることから、彼女自身にとってはナショナリズムに関する意図より「女性問題」の方が大きな課題であったと思われる。この飛行の後、欧米飛行を計画していること、また「いまだ女性としては一等飛行士がいない。今度の飛行の後、一等飛行士になる⁴⁹⁾」と言ったことから、朝鮮の（もしくは日本の）男女差別的な制度や認識に向き合ってそれを乗り越えようとする意識を持っていたことが見て取れる。こうした点に関しては後に第7章の第2節で再び考察したい。

この「訪問飛行」は「日満連絡行軍慰問飛行」に、また「郷土訪問飛行」となれたのは、彼女自身の意図だけではなく、朝鮮、日本社会における意義と言説が関連している。こうした点で、朴敬元の「訪問飛行」は、朝鮮人、日本の軍関係者、また彼女にとって、日本から満州までの長距離を飛ぶということは同じであっても、そこに付与した意味はそれぞれ異なっており、すなわち同床異夢のようなものであったといえよう。こうした「同床異夢」、つまり朝鮮と日本側が彼女の飛行に「何を求めているか」という点、例えば追悼録を寄せた人々のなかで、朝鮮人と軍関係者の意見が異なっている点にも現れていた。関東軍司令部陸軍航空兵中佐鳥田陸一は「せめて満洲訪問を終えて帰る時でもあったら朴嬢も機分慰めるところがあったであろうと、未だに無益の愚痴をこぼ⁵⁰⁾」すと言った一方で、朝鮮飛行学校長愼鏞頊は「せめて大邱まで飛ばせたかったと残念に思ってい⁵¹⁾」るという意見を示している。このように、一部の例ではあるが日本の軍関係者と朝鮮人の間でこの飛行に付与する意味が異なっていたことが見て取れる。

彼女の死後もこうした同床異夢は、日本、朝鮮社会のそれぞれにおいて、引き続き女性飛行士の新たな活動を促した。日本では、再び女性飛行士による訪満州飛行が行われた。1年後松本

⁴⁹⁾ 『朝鮮中央日報』1933年8月10日2面。

⁵⁰⁾ 関東軍司令部陸軍航空兵中佐鳥田陸一「朴敬元嬢の想い出」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、p. 32。

⁵¹⁾ 愼鏞頊「故朴敬元嬢を憶ふ」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、p. 106。

菊子、と馬淵蝶子によって満州訪問飛行が実施されたのである⁵²。「松本キク子及機関士平岡勇は日満親善及皇軍慰問の目的を持って⁵³」「二等飛行機操縦士馬淵テフ子は在満将士慰問及日鮮満民族の融和親善の目的を持って⁵⁴」というように、どちらもが朴敬元の訪問飛行が「戦線将士の慰問、併せて日、朝、満親善に盡すべき⁵⁵」という目的と重なっている。さらに、二人の「日本人」女性飛行士の飛行目的が、朴敬元のそのものと同様であっただけではなく、次のように直接結びついて語られている。

昨年に至って初めて朝鮮の空に我国女流飛行家を迎ふる事を得た。其れは日満親善並びに皇軍慰問の目的を以って松本菊、馬淵テフ子両嬢が相次いで飛来した事である〔……〕更に両嬢は長駆新京まで向かって其の使命を完成したのである。此の両嬢の輝かしき成功は本邦女流航空界に不滅の金字塔として残る事であらう。然し此の際我々は昭和8年8月7日朝鮮出身の朴敬元嬢が郷土訪問飛行に於いて悼ましくも箱に玄嶽にて墜死し雄途空しく挫折し去った事を想起し尊き先駆者の霊に深く哀悼の意を表したい⁵⁶。

松本菊子と馬淵蝶子が朝鮮の空を飛んだことは、朴敬元の志を継ぐということで解釈されているが、そこには故郷朝鮮の空があっただけではなく、新京までが存在していた。つまり「朴敬元を継ぐ」ということの意義は、日鮮満といった内戦一体の意味を深め、朴敬元に委ねる日本側の意図に偏りかけていたのである。一方で、朝鮮では「朝鮮唯一の女性飛行士」として李貞喜のことが再び注目されるきっかけになった⁵⁷。その他にも、朝鮮では後にも朝鮮人飛行士の活躍や死が注目される際に、朴敬元の名が欠かさずに登場したことから、朴敬元にはさらなる「朝鮮」「朝鮮の近代」の意味が付与されていった点が同時に指摘できよう。

小括

本章では、朴敬元の表象と彼女をめぐる言説を検討した。まず、朴敬元に「朝鮮最初の女性飛行士」としての民族的な意味が付与されていく過程と背景を見た。朴敬元が登場した時点では彼女のもつ女性性、つまり近代的な女性としての特徴が素早く作用し話題の中心になった。飛行士は一般的に「男性の職業領域」だと考えられていたため、女性飛行士は「その他の」職業を持つ近代的な女性より注目されていた。この時期、植民地という状況のなかで朝鮮人は植民地という現実を克服することを目的にするなどの理由で、様々な面で「近代」を追求していた。以前から飛行機が「近代的な」ものと象徴とされていたのもあり、彼女の持つ話題性はさらに増していったのである。朝鮮人の近代に対する熱意は民族アイデンティティとともに女性飛行士に投影され、朴敬元は「朝鮮の近代を實踐する英雄」として作り上げられるようになった。こうして作られた女性飛行士の「民族的な」イメージは、朝鮮を「外」と区別する際に積極的に使われており、朝鮮のナショナリズムを強化するという役割を果たした。

⁵² 加納、前掲書、p. 236。

⁵³ 「女流飛行家松本嬢訪満飛行関係」（1934年10月2日～1934年10月20日）JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B10074776100、F-1-10-0-3_003（外務省外交史料館）

⁵⁴ 「女流飛行家馬淵蝶子嬢訪満飛行関係」（1934年10月16日～1934年10月27日）JACAR（アジア歴史資料センター）Ref. B10074776200、F-1-10-0-3_003（外務省外交史料館）

⁵⁵ 「飛行経過」前掲、p. 1。

⁵⁶ 朝鮮總督府遞信局監理課長代理鶴田誠「昭和九年に於ける通信事業及航空事業に就て—女流飛行家の訪満飛行」『朝鮮通信（第二百號記念號）』朝鮮遞信協会、1935年1月、pp. 25-26。（韓国国立中央図書館デジタル資料）

⁵⁷ 「我が女鳥女の事業を達成させよう。朴嬢惨死で無限孤独、李貞喜の近況」などの見出しの記事が出て、李貞喜の飛行士としての役割を求めるようになる。

しかし「朝鮮の英雄」と捉えられた彼女からは、その話題性を促した女性性は排除され「男性的な女性」として言説化されていく。彼女が「女性」という事実は、彼女を話題にするために大きな役割を果たしたと考えられるが「朝鮮」というナショナリズムを表すためには「適切ではない」と捉えられ、次第に除外されていったように見える。「民族の英雄」を務める主体は、男性であるという前提が暗黙の出発点になっていたからであるだろう。だからこそ、女性飛行士への評は「男性的である」ことで、それは彼女たちの飛行士としての活動に関する記事においてとりわけ特徴的な点である。

また、一般の事務職の職業婦人にまして、伝統的な女性の仕事と距離のある飛行士を務める朴敬元は、社会のジェンダー規範を守らなかったものとして批判的になり得る。だが、朝鮮のメディアにおいて朴敬元に対する批判はそれほど見当たらない。その理由は、植民地期朝鮮で、民族という概念は儒教的価値観や、ジェンダー規範よりも優位を占めていたことに求めることができるだろう。しかし、女性をめぐる様々な要素が競い合うなかで、彼女のジェンダーの語られる方式は、一概にはいえず様々な様子で表されている。

他方、日本における朝鮮人女性飛行士朴敬元をめぐるナショナリズムとジェンダー言説は、朝鮮でのものとは相違する点を見せている。日本における朴敬元表象は「朝鮮」より「女性」が強調され、航空界における「花形」として、男性的な職業領域における女性的ジェンダーの役割を担わされていた。しかし、そのイメージは彼女の活動時代の変化、更に彼女の死後において次第に変わり「日本の女性飛行士」、ひいては「内鮮一体」、日本の中の「朝鮮」を表す意味を持つようにもなっていた。こうした点で、朝鮮人女性飛行士の社会的役割をめぐっては、日本と朝鮮は「同床異夢」にあったといえよう。こうした「同床異夢」を通して、朝鮮での彼女がになったナショナリズムとジェンダーの役割の特徴がより明らかに見えてきたのである。

第6章 「変化の多い人生の持ち主」李貞喜の多様な表象

はじめに

ここでは、考察対象を李貞喜に移し、その飛行士および職業婦人としての表象に注目する。李貞喜も「もっとも若い女性飛行士」「少女女性飛行士」などと称され、朴敬元とともに朝鮮社会の注目を集めていた。また、第5章で考察した朴敬元がそうであったように、李貞喜も「飛行士としての成功」を遂げる際には民族、ジェンダーと深い関わりを結んでそのイメージが生成されていた。ところが、朴敬元に対しては常に肯定的な視線が存在していたのとは異なり、李貞喜に対しては、時に皮肉や批判混じりの視線が寄せられていた点に気付く。二人の朝鮮人女性飛行士の間の異なる点は、朴敬元が只管飛行士としての活動をしていたことに対し、李貞喜は二等飛行士免許を取ってすぐに「転職」を図り、その他の職業を転々としていた点である。また、批判的な視線が寄せられているのは、主に飛行士としての活動ではなく、舞踊家、運転手などを務めていた時である。すなわち、朝鮮のメディアで生産される李貞喜の表象は「成功的な」飛行士活動をしている時と、飛行士としての機能を上手く果たせない時において差が生じており、李貞喜という一人の女性に対する言説は、その時々によって異なっていた。

本章では、第5章に続き女性飛行士李貞喜を中心に、ナショナリズム的表象や言説がいかにかに現れるかについて考察する。また、朝鮮人女性飛行士李貞喜を一人の「職業婦人」として捉え、彼女が論議される過程で、どのようにジェンダーをめぐる問題が現れたかについて分析する。彼女が飛行士として「脚光」を浴びた時期だけではなく、そうではない時期を含めて考察することで、植民地期における「朝鮮人女性飛行士」をめぐる言説の特殊性がより明らかになると考えられる。さらに、女性飛行士を「職業婦人」という枠組みで考察することで、当時の朝鮮社会の、女性の様々な職業をめぐる認識の差はどのようなものであったかを浮かび上がらせることができるだろう。

李貞喜の経験からは一人の女性による多様な近代的な職業の経験が見られる点で、当時の朝鮮社会における職業の「序列」および、それぞれの職業に対するジェンダーをめぐる議論が見えてくることが期待できる。また、李貞喜は日本の帝国主義が強まり朝鮮でも国民総動員体制に入った時期を経て、戦後まで生き抜いたことから、時代の変化による職業婦人の表象がいかにかに現れたかという点も考察できる。こうした点で、李貞喜を通しては社会（国家、民族）において女性のジェンダーが語られる際に、一人の人物がいかにかに様々な表象で現れるかを表す重要な人物でもあることが考えられる。以下ではまず、李貞喜の飛行士活動をめぐる朝鮮社会の眼差しについて見てみたい。

第1節 李貞喜の活動を通して現れる「民族」と「近代」

李貞喜が最初に朝鮮のメディアに注目されたのは、本格的に飛行士を目指す活動に取り組む以前の、1926年に大邱で開かれた名古屋飛行学校による冒険飛行大会であった。この時に飛行団に参加していた李貞喜は【図6-1】の通りメディアで注目された。「淑明出身の新飛行家李貞喜の冒険」という見出しで、チマチョゴリ姿の李貞喜の写真が添えられている。これは李貞喜が新聞に登場した最初の記事である¹。記事には、大邱で行われる飛行大会の知らせとともに「女流飛行家の中、朝鮮人女性が一人いる」と李貞喜のことに焦点が当てられている。書き手は「男性的でありながらも、女性的な純真な態度で」インタビューに応じる李貞喜を、名古屋飛行学校の所属の「飛行士」として紹介している。朴敬元を紹介した記事と同様、李貞喜の

¹ 『同亜日報』1926年9月24日5面。

描写においても「男性的」という表現が使われているのは、女性飛行士を修飾することにおいて特徴的である。



【図6-1】「李貞喜嬢の冒険」
『東亜日報』1926年9月24日5面

チマチョゴリ姿の李貞喜の写真、そして、書き手が「女性的な純真な態度」と述べていることから、おそらく、李貞喜の実際の印象はさほど男性的ではなかったものと思われる。しかし、決まって男性的であるといわれることは、当時の人々にとって飛行士を目指すということ自体が「女性的ではない」ことであり、それに携わる女性は男性的なイメージをまとっていると思われた可能性が高い。

『毎日申報』1926年9月30日にも同じく大邱の飛行大会に注目した記事があるが「盛況を極めた大邱の冒険飛行」という見出しで、飛行大会の人気ぶりともに「京城出身の朝鮮人女性一名がいるため、観覧者は一層興味を持っており、実に大邱初の大盛況を極めた」と記されている。ここでも李貞喜は名古屋飛行学校所属の飛行士であると紹介されているが、実は彼女は現地で参加した一人の女性に過ぎなかった²。それにもかかわらず、李貞喜が「朝鮮人女性飛行士」と称されたことは、人々の飛行機や朝鮮人飛行士への要求が反映された結果であるだろう。李貞喜は、現地で参加した一人の朝鮮人女性であったが、飛行機に代表される「近代」への朝鮮人の願望とともに「朝鮮人女性飛行士」として注目の対象になっていたのである。

なお、書き手は「朝鮮人女性がいるため人々は飛行大会に一層関心を持っている」と、その人気において李貞喜の役割を大いに評価している。以前から朝鮮で飛行機は近代の象徴としてのイメージを持っており、朝鮮内で開かれた飛行大会を通して朝鮮により広く紹介されたのである。飛行団にいる李貞喜の持つ意味は、飛行機という近代に接する人物であって、しかも「朝鮮人」であった。すなわち、李貞喜は、飛行機に代表されるいわゆる日本の近代が朝鮮に導入される際に、積極的に朝鮮のものに変わっていくことに大きな役割を果たしていた。これは、飛行機が日韓併合の間もなく朝鮮に紹介された頃、李王朝とともに朝鮮の近代として受け入れられていたのと同様の効果であった。つまり「我が朝鮮人飛行士」は、飛行機に代表される近代に、朝鮮という民族アイデンティティが重なり合い、朝鮮の近代という表象として利用されていった。そして朝鮮社会は「朝鮮人飛行士」という表象を通して、朝鮮の近代や科学発展を味わうような気持ちになっていたのではないだろうか。また、このように「朝鮮」が飛行機に加わるほか、飛行大会に人々が関心を集めたもう一つの理由は、飛行士のなかに朝鮮人「女性」がいた点である。これは当時の朝鮮で人々がモダンガールに注目していたのと同様に「飛ぶ女」、つまり逸脱した女性のイメージに対する関心が存在していたためであろう。こうした「女性」飛行士の持つイメージは、朝鮮という民族や近代の概念と相まって、さらに人々の興味を引き起こす材料になっていたと考えられ、記事に

² 記事において、李貞喜は「校長が学費を出すということで勉強中である」と語っているが、名古屋飛行学校の名簿などにおいて李貞喜の名前を探り当てることはできない。なお、伊藤は名古屋飛行学校開校のほぼ全期間にかけて教官を務めた柴田熊雄によって作成された名簿などから教官、訓練生の情報をまとめている（伊藤重光「小幡ヶ原名古屋飛行学校（二）」『もりやま（33）』守山郷土史研究会、2014年。）

においても「朝鮮人女性飛行士」に人々が熱狂した様子が現れている。また、こうした朝鮮人の熱狂は、引き続き李貞喜が飛行士への道に進む後押しとなったものと考えられる。このような関心は、彼女が実際飛行士になっていく過程において朝鮮人による後援活動などとして現れ、李貞喜が実際に飛行士になっていく原動力になっていたとも指摘できる。



【図 6-2】日本最年少の女性飛行士
李貞喜

『毎日申報』1927年12月13日2面

1927年11月李貞喜が三等飛行士になったことはメディアに取り上げられた。1927年12月2日『東亜日報』に「18歳處女の女流飛行士」という記事が載せられた。さらに、三等飛行士になってから初めて朝鮮に一時帰国していた1928年2月18日と19日には「飛行士になるまで夢は空中に志は海外に-李貞喜嬢立志譚」という見出しの記事が二日間の連載で載せられた。こうした点からも、李貞喜が飛行士となったのは、朝鮮のメディアに積極的に取り上げられていたことが見て取れる。

また、その記事の内容から把握できることの一つは、女学校時代の彼女の夢に対し、誰もが飛行士は「幼い女」にできるものではないという意見を持っていた点である。しかし、飛行士になった李貞喜は「もともと幼い」女性飛行士として評価されていた。当時のジェンダー規範から見ると、飛行士という「男性の職業領域」の仕事が果たすことは「適切な」ことではなかったと考えられ、女性飛行士は一般的なジェンダ

ー規範を離れたことになる。これは、男女に任せられた場所と役割の区別がはっきりと存在されていた朝鮮社会で、決して評価されるべき行動ではなかった。このように近代や民族が強調される際に、朝鮮社会のジェンダー規範から見ると「否定」されるべき行動だが「肯定的な」イメージとして使われるというジェンダーをめぐるアンビバレントな結果が現れたといえる。また、彼女は日本でもっとも若い女性飛行士李貞喜として、日本の中の一人として紹介されているように見えるが、おそらくそうではなく日本社会で女性飛行士の最年少を朝鮮人女性が占めたということで「朝鮮人の優秀さ」を表すために選択した語彙であったのではないだろうか。李貞喜という個人が飛行士免許を取ったというのは単に個人の成果にとどまらず、それを通して朝鮮人の優秀な活躍振りを表すこととして理解されていた。すなわち、朝鮮人女性飛行士を通して朝鮮のナショナリズムを強化していった様子が見られ、李貞喜は一人の朝鮮人女性という意味を超えて朝鮮のアイデンティティを強化したり朝鮮人の優秀さを強調したりするための人物になっていたことを意味する。

しかし同時に、その朝鮮人の優秀さを表すために、日本の飛行士として位置付けなければならないという、朝鮮社会が抱えるジレンマが生じていたとも指摘できるだろう。すなわち、李貞喜をめぐるこうした表象化において、朝鮮の航空界、そして朝鮮社会の「近代」には、植民地という「現実」とともに現れていた。だが、そのなかでも朝鮮人は一人の女性を通して「自らによる」近代を強調しようと試みていた様子が見て取れる。しかし、こうした試みは女性飛行士李貞喜を通していつでも可能なことではなく、飛行士として機能している時、つまり近代科学や朝鮮発展を象徴するアイコンとして、朝鮮のアイデンティティを反映することができる時のみであった。

第2節 モダンガールとしての李貞喜の表象

他方、飛行士として上手く機能できない李貞喜に関してはいかなる表象が存在していたのだろうか。李貞喜は二等飛行士免許をとってすぐに舞踊家の道へ進んだが、その2ヶ月後に世論は彼女の初公演に注目する。



女流飛行士李貞喜はいつの間にか石井漠舞踊団の花形として16日夜、東京日比谷公園音楽堂で開かれた音楽と舞踊会に出演し、若者の心を高鳴らせた。今後は舞踊で出世するそうである。

『毎日申報』1929年9月21日夕3

朝鮮の生んだ**女流二等飛行士李貞喜**は、何時しか日本石井漠無用団代表として舞踊大会に出演し、観覧者たちの目を恍惚とさせたが、彼女としては初舞台だったようだ。

『東亜日報』1929年9月21日3面（左側写真含）

【図6-3】舞踊公演における李貞喜

上記の引用文で強調されている部分にあるように、李貞喜は「女流飛行士」である上に、人々の心と目を刺激する「舞踊会の花形」として人々の「心を高鳴らせ」「目を恍惚とさせる存在として表現されるようになった。飛行士として活動をしていた時に「男性的」「女性としては珍しい強い意志の所有者³」「冒険性が豊富⁴」と表現されたこととは随分異なるイメージである。二ヶ月間で舞台に立つということは容易なことではなかつただろうが、人々はこうした状況や努力についてではなく、舞踊家に「変身」した李貞喜の姿に焦点を当てている。

李貞喜自身も「飛行家として舞踊を習うことは脱線」だと思っていたようだが⁵、朝鮮社会の一般の認識のなかではさらに逸脱として捉えていた点は想像に難くない。こうした視線は、李貞喜が舞踊家をやめ朝鮮に戻った時にまで注がれた。舞踊団を脱団した理由はともあれ、結果的に飛行士としても、舞踊家としても「失敗」した李貞喜に対する人々の視線は以前とはかなりの温度差があるものであった。京城に戻っている李貞喜に対し皮肉交じりの記事が次々と掲載されていた点は注目すべきである。

³ 『朝鮮日報』1927年10月21日夕3面。

⁴ 『東亜日報』1927年12月2日2面。

⁵ 李貞喜「李貞喜嬢의 自己公開状」前掲、p. 18。

女流飛行士李貞喜は石井漠に行つて舞踊勉強をするといつたくせに、〔……〕飛行家時代とは大変変わり、短髪もさることながら厚化粧し、家で何を研究しているのか出入りがあまりないとは。⁶

李貞喜-空中に登つたら少女**二等飛行士**、舞台に登つたら将来舞踊美人李貞喜！彼女の事情を知らない人は未だ東京で石井漠に舞踊を習つており、たまに立川飛行場で彼女の活発な姿が見られると思つているだろう。しかし彼女は、すでに今年の春石井漠と事情上仕方がなく師弟の縁を切つてすぐに帰国して樓上洞の自宅でただ時間を送つていただけが、活発な性格のせいであまりにももどかしいがゆえに両眉間の白斑がもっと大きくなつたそうだ⁷。

上の引用分における「短髪」や「厚化粧」どれもが当時のモダンガールのシンボルであり、決して肯定的なイメージではなかつた。この時期朝鮮は良妻賢母という女性像が支配的だった社会で、モダンガールに対する社会的論議は、伝統的な役割を破つた悪くて、軽くて、消費中心的、性的にみだれているというような言説とともに作られていた。メディアにおいてもモダンガールは、多くの場合批判や非難的になっており、その外見に関しても否定的に表象されている。李貞喜の外見に関するこうした描写や皮肉な論調は、モダンガールへの視線と一致している。

また、このように以前とは変わった李貞喜の様子が非難的になっていたのは、モダンガールの「悪い」側面として捉えられていたためであると同時に「飛行士時代とはかなり変わ」つたためでもあつた。つまり、その外見のみならず、飛行士として機能できなくなつた李貞喜は、逸脱した女性のイメージだけを残し、批判されていたのである。

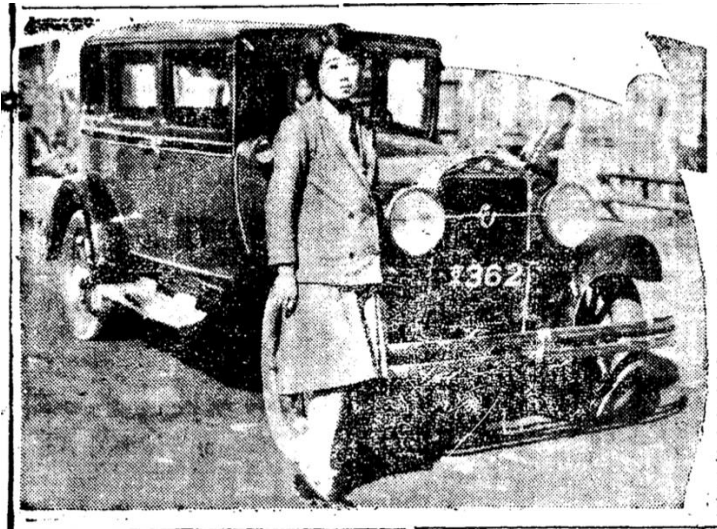
また、記事における「家で何を研究しているのか」分からないという表現からは、今まで「飛行機研究」「舞踊研究」をしてきたにもかかわらず、結果を生み出せなかつたことに対する皮肉であり、過去の努力に対してまで「よく分からない」と一蹴する言い方であつた。これは、李貞喜という「モダンガール」へ寄せられる批判であつたのはもちろん、朝鮮を表す「近代の担い手」として機能すべきである「朝鮮人女性飛行士」を失つたことに対する批判でもあつただろう。

さらに、女性飛行士としての成功を強調する際に、積極的に利用された「活発な性格」は「両眉間の白斑がもっと大きくなつた」ことの原因としてあげられている。飛行士として活動をしていた時期には、彼女の女性的ジェンダーを意図的に排除し、男性的なイメージを強調するために使われた活発な性格という言葉は、今度はその外見を批判するための根拠として選択されている。つまり、女性飛行士として「朝鮮の誇り」「英雄」という点を強調するために肯定的に使われていた男性的というイメージだが、むしろ女性のジェンダー規範のなかにいる女性性のイメージを持たないことで、彼女に対する批判の材料として使われていたのである。ここからは、やはり飛行士として失敗したのと同時に彼女には女性的ジェンダー規範が求められていたことが見て取れる。また、こうした批判の裏には、朝鮮人にとって「女性飛行士李貞喜」の持つ意味が、いかに重要であつたかという点が示されている。

⁶ 観相者「京城名流, 人物白話集」『別乾坤 (27)』開闢社、1930年3月、pp. 76-77。

⁷ 探報軍「코-바디스?行方不明氏 探査録」『別乾坤 (30)』開闢社、1930年7月、pp. 76。

その後、舞踊家としても「失敗」を見せた李貞喜は、運転手として再び職業婦人としての道を歩み始めることになった。



蒼空에서 大地로
女流鳥人姿態突變
街頭의 택시 運転手 된 李貞喜 嬢
◇ 同情의 社會는 命을 奪는다

【図 6-4】 運転手になった李貞喜
『朝鮮日報』 1931年3月13日 夕2

上の写真は、運転手になった李貞喜の様子である。「蒼空から大地へ、女流鳥人姿態突変、街頭のタクシー運転手になった李貞喜、同情のない社会は悲しい」という見出しは、李貞喜が運転手になったことに対する人々の疑問と、運転手にならざるをえなかった彼女の心境を代弁している。運転手として職業婦人生活を再び始めようとしていた当初、彼女が京畿道庁で運転手試験を受けた時は「保安課の話題にな⁸」るほど人々の関心が続いていた。運転手になった後も⁹「李嬢免許状紛失」と、免許状を無くした李貞喜が鐘路署に出頭し、理由書を提出したという記事が載せられるなど¹⁰、李貞喜の一举手一頭足が注目されていた。また、運転手試験を受けたということが知られてから間もない頃、雑誌において彼女の何度もの転職に対する批判交じりの記事が載せられる。

飛行士李貞喜が其の間、舞踊や自動車を習わず経済的な状況が許され飛行機勉強を続けていたら一等飛行士にもうなれたはずである。そして、彼女の両眉間や首あたりに出てくる白癬もよく治療したら良いだろう。まあ、人の心配をしすぎて〔書き手の〕禿げていく頭が、もっと禿げていこうなあ¹¹。

上記に引用した「『스면 [~したら]』録」というタイトルの記事には「経済的な状況が許され飛行機勉強を続けていたら一等飛行士になれたはず」と李貞喜が飛行士を続けられなかつ

⁸ 『毎日申報』 1930年9月8日2面。

⁹ 実際合格したのは、京畿道庁で運転手試験ではなく咸南道庁の運転手試験であった。

¹⁰ 『毎日申報』 1931年2月18日夕7。

¹¹ 観相者「京城名人物「스면」録」『別乾坤(34)』開闢社、1930年11月、p. 109。

たに対する残念な気持ちを装いながら、李貞喜が述べた飛行士を離れる二つの理由、つまり経済的な問題と女性に一等飛行士免許は与えられないということまでが皮肉の対象となっている。また「白癬もよく治療したら」という言い方も、一見心配しているように思われるものの、彼女の外見に対する皮肉であろう。

1932年10月には李貞喜は「渡米準備で英語を専攻するため」上海に行ったが、この時もメディアに次のような皮肉を記す。

「女性飛行士の黄海横断」

外国の女性飛行士は太平洋横断飛行をするや大西洋縦段飛行士するが、朝鮮の女性飛行
士も黄海横断をした。しかし、その横断は飛行機による横断ではなく汽船による横断である。実は、女性飛行士李貞喜は上海に留学をいくためこの間船に乗って黄海の海を渡っていたということだ¹²。

ここからも、外国の女性飛行士との比較とともに「飛行士のくせに飛行機に乗って横断したのではなく、汽船に乗って海を渡った」という内容が皮肉交じりに表されている。このように彼女のささやかな日常がメディアの話題になり、人々の関心の的になっていた。これは李貞喜がすでに飛行士として注目を集めたためでもあるが、飛行士として「失敗」した彼女に残ったのは、当時の「モダンガール」と同様、ジェンダー規範を守らなかった女性に対する批判だけであったという点を示唆する。しかしながら、ここで注目したいのは、李貞喜はその他の職業や活動をする場合でも、各引用文の□で強調されているように、常に朝鮮人女性飛行士と認識されていた点である。そのため、飛行士でない場合にも、飛行士に対する人々の要求が存在していた。すなわち、朝鮮の近代、朝鮮のアイデンティティを表わせるという人々の要求を上手く果たせなかった彼女であったからこそ、さらなる批判が寄せられていたのではないだろうか。また、飛行士ではない「女性飛行士」李貞喜に対する批判は、朝鮮の近代を表すことができなくなった彼女に対する批判である一方、飛行士として機能できる可能性を持つ彼女に対する叱責や期待が同時に現れた結果であった。

第3節 朝鮮唯一の女性飛行士を継ぐ

朴敬元の死が知られた頃、自殺を図ったという噂が広がった李貞喜だが、それ以降「朝鮮唯一の女性飛行士」として取り上げられるようになる。自殺の噂に関する記事が連日掲載され始めたのは、朴敬元が連絡飛行へ旅立った前日、1933年8月6日のことであった。この日の記事には、次のページ【図 6-5】の見出しに見られるように「彼女はどのように毒薬を飲んだのか」という人々の関心を引く見出しとともに「失恋説」「事業失敗説」そして「飛行機勉強の失敗」などが推測できる原因ととして報道されている。

¹² 「萬華鏡」『別乾坤 (57)』開闢社、1932年11月1日、p.9。



【図 6-5】 李貞喜が自殺を図ったという記事における見出しおよび李貞喜の写真
『毎日申報』1933年8月6日夕2

この自殺に関する記事が出た2日後の8日と9日両日間『朝鮮中央日報』において「李貞喜嬢の近況（一）」と「李貞喜嬢の近況（二）」という見出しで、自殺事件の詳細とともにその間の李貞喜近況が記されている。ここで、8月8日の記事の見出しの「（一）」という番号からは、李貞喜に関する記事は当初から連載記事として企画されていたことが見て取れる。この日（1933年8月8日）は、朴敬元の死がまだ朝鮮に知られておらず、朴敬元とは関係なく李貞喜の近況だけを伝える目的であったのだろう¹³。

一方で8月9日の李貞喜に関する記事は朴敬元の死を報道する記事と同じ紙面に載せられている¹⁴。偶然だっただろうが、朝鮮人女性飛行士たちに対する人々の関心をさらに呼び起こすこと、また二人の女性飛行士を結び付けることに繋がった。そして、8月11日には朴敬元の死で世間がそ騒がしいなかで「我々の女鳥人の事業を達成させよう。朴嬢惨死で無限孤独、李貞喜嬢の近居（完）」という見出しの記事が載せられている。そのタイトルから見て、以前の2編の記事の連載であることは確かであるが、前に掲載されたに編の記事とは異なる論調で書かれていた点が指摘できる。「李貞喜嬢の近居（一）」と「李貞喜嬢の近居（二）」は、自殺を図ったという李貞喜が注目されその近況を報じた内容であったことに対し、「李貞喜嬢の近況（完）」は次の引用文のように、李貞喜を再び飛行士として再起させようと呼びかけるような論調で書かれている。

朝鮮でただ二人しかいない女流二等飛行士の中、もう朴敬元の惨報を聞いた人たちは再び李貞喜の近居が気になるだろう。一人しか残っていない彼女に対するデマが飛び上がっている。〔.....〕男性に負けないくらい勇敢な女性！我々の空中女王二等飛行士李貞喜は風説のように自殺を図ったのだろうか。違う。これは事実と異なる嘘である。ただ悶えていた李貞喜は最近不眠症で睡眠剤を飲んだことからこうした風説が起きたようだ。我々は朴敬元嬢の惨事を絶え間なく哀悼しながら今はただ一人しかいないこの女流二等飛行士李貞喜の成功を必ず祝福しなければならなくなった。

『朝鮮中央日報』1933年8月11日2面

¹³ 『朝鮮中央日報』1933年8月8日2面。

¹⁴ 『朝鮮中央日報』1933年8月9日2面。

二日前までは「失恋したのではないでしょう、李〔当時の李貞喜の恋愛相手だった李星鎔〕さんが戻ってきて結婚するでしょう」という李貞喜の親友の話を用い、その詳細として李貞喜は上海にいる間「ドイツ人の奥さんがいる医学博士李成栄（仮名）と偶然に知り合って、愛を囁くようになった。そして結局夫婦になること約束し、〔……〕李成栄氏の心が変わり婚約が破綻になったと伝わる」など、李貞喜を失恋によって自殺を図ろうとした女性として表していた。他方、上記の 8 月 11 日の記事の論調はこれとは一変し、自殺を図ったという疑いから李貞喜を擁護し、李貞喜を再び飛行士として成功させるという意見を提示している。この時点から、李貞喜が飛行士に戻るということは、李貞喜個人の問題であったと同時に社会的な関心事になっていたことが分かる。

飛行士活動を中断した李貞喜をゴシップの対象として「何一つも上手くできないモダンガール」の一人として扱っていたメディアは、今度は「勇敢な女性」「空中女王」と表現し、彼女の「成功」は朝鮮人ならば「必ず祝福しなければならぬ」という意見を示した。こうした朝鮮のメディアの論調の変化には、朴敬元の死の影響が働いていた。朴敬元の死後、李貞喜は「ただ一人しか残っていないこの女流二等飛行士李貞喜」となり、その朝鮮人女性の飛行士としての成功が朝鮮的な「使命」であると理解され、その使命を果たしてくれる対象への関心が以前朴敬元に向けられていたのが李貞喜に移っていったと理解することができる。また、李貞喜の飛行士活動をめぐって「彼女自身のためだけではなく、朝鮮の女流飛行界のためにさらに祝福しよう¹⁵」と露骨にいわれているように、女性飛行士に求められた成果は個人の課題というより朝鮮的なものとして捉えられていた点が見て取れる。

こうしたことから、朝鮮のメディアが、つまり朝鮮社会内で、「朝鮮人女性飛行士」に大きく「民族的な」意味を付与していたこと、そして飛行士として機能できる飛行士を所有することに関心を持ち、そのための言説作りにいかに力を注いでいたかという点が浮かび上がる。とりわけ、こうしたメディアの役割が働き、自らの心境の変化も起こったことが考えられ、李貞喜は再び朝鮮人女性飛行士としての役割を果たす道を選択することになった。

飛行士として活動に取り組む李貞喜に対し「朝鮮人女性飛行士」としてのイメージが再び付与される。そうして「朝鮮の唯一の女性飛行士¹⁶」というタイトルが付き、李貞喜は再び「朝鮮」のアイデンティティを表す存在として表象化されていく。また彼女の 2 度目の飛行士活動に対しては「朴敬元を継ぐ」ことによって「朝鮮」を表す以上の意味が追加されることになった。李貞喜も、1935 年頃から、郷土訪問飛行および満州へ訪問する計画を立てていた。その飛行計画が発表される時に、朴敬元の場合と同様、朝鮮では「郷土訪問飛行」としての意味が大きく強調された。ところが、朴敬元が「訪問飛行」を実行した時に与えられた「日満親善」や「内鮮一体」というイメージは主に日本側、そのなかでも日本の軍関係者によって求められた目的とともに言説化されたイメージであった。これは、朝鮮内の「郷土訪問飛行」という目的とは「実態は同様」であっても「言説的に区別」されるものであった。

¹⁵ 『毎日申報』1935 年 5 月 3 日 夕 2。

¹⁶ 『朝鮮中央日報』1935 年 8 月 28 日 朝 2。

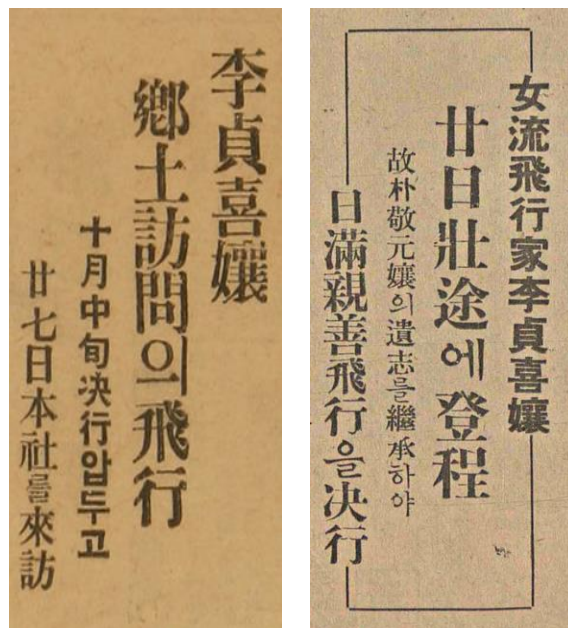
他方、李貞喜が訪問飛行を試みた際に、朝鮮内での主な意義は郷土訪問であったが、満州まで飛ぶという日満親善・行軍慰問という目的に対してまでも【図 6-7】で見ると「故朴敬元嬢の遺志を継承し」というイメージが強調されることで、民族的な志のように捉えられるようになっていた。すなわち、もともと朝鮮人にとって関心の対象外であり、帝国日本の意図を代弁する「日満親善飛行」だったが朝鮮人女性飛行士朴敬元が果たそうとした使命として李貞喜に引き継がれ「朝鮮的」な意味を持つこととして捉えられるようになり、まるで「朝鮮のナショナリズムを表す」ことであるように再び言説化されていった点が指摘できよう。

実際にはこの李貞喜の訪問飛行は実行されなかったため、より「複雑な」意味合い

を持たないままに終わったが、その計画の段階で「日本的な」意味合いであったところさえ「朝鮮的」意味として変わっていき、つまり朝鮮と日本のナショナリズムが混合していった様子が見られる。当初、朝鮮人女性飛行士の表象されることに求められている一つの役割は、彼女たちを通して朝鮮を民族として結びつけるということであった。それは日本から朝鮮を分離しようとする試みまでに至っていた。しかし、朝鮮における「民族」は、巧妙に日本の帝国主義的なものと重なり合い、知らぬ間に帝国日本の文脈で位置付けられていた。こうした点は、日中戦争の始まりとともに、日本が総動員体制になったことの影響が朝鮮にも及ぼしていた時期により目立って現れる。

第3節 近代婦人/銃後婦人としての李貞喜の表象

飛行士として登場し、舞踊家、運転手を経て再び飛行士になった李貞喜は日常的にメディアの関心を注がれていた。また、李貞喜はメディアにおいて様々な形で消費された。この時期李貞喜には、「健康な近代的婦人」というイメージが与えられていた。【図6-8】は1935年における薬広告である。現代科学の担い手として注目されていた李貞喜がモデルになったのには、いくつかの理由があると考えられる。まず、朝鮮唯一の飛行士として名高い存在であったためである。李貞喜は、彼女の飛行士としての活動、またはその他の活動に関しても、常にメディアの注目を浴びるような人物であった。また、飛行機に乗る近代科学の担い手としての彼女は、薬という医学（科学）の効果を自ら証明できる科学的に権威のある存在としてのイメージを持っていたからであろう。さらに、飛行士という職業が、職業婦人のなかでも特に身体や体力を使うため、健康な体というイメージに結び付いており、李貞喜が残したいくつかの文章にも、飛行士にとってもっとも大事な条件として健康な身体を強調されていたこととも関係があるだろう。ところが、こうした李貞喜のイメージが「婦人病治療、出産、そして幸福な家庭」という図式のなかで消費されていたことは興味深い。ある意味で、当時の



【図6-6】『朝鮮中央日報』1935年8月28日朝2(左)

【図6-7】『毎日申報』1935年10月17日朝5(右)



【図6-8】 婦人薬「命の母」広告

『朝鮮中央日報』1935年12月6日 3面。

「みよ！朝鮮の産んだ女流飛行家李貞喜の健康美を。寒さにも素然に冷風にも負けず、空中に描く流線美。朝鮮婦人に送るメッセージ我が同胞婦人よ！婦人霊薬命の母を服用し、婦人諸病を根治し子どもを産んで、幸福な家庭を作りなさい。」

ジェンダー規範のなかで、女性が「出産」、「幸福な家庭作り」という役割から逃れることはできなかったのかもしれない。しかしながら、飛行士李貞喜は今まで、朝鮮人女性飛行士としての役割を果たすことを条件に、つまりナショナリズムを振りかざすことに代えて、こうした役割から逃れることが可能であった。その飛行士活動において男性的というイメージがオーバラップされていた女性飛行士李貞喜だが、女性の「根本的な」役割を強調するために利用されたのである。結婚に対する欲望より、飛行士やその他の職業婦人の道を選択した彼女が、女性の出産・育児に説得力を与える表象として当時のジェンダー規範のなかで位置付けられるという、ある種の矛盾が起きたようにも考えられる。とはいえ、李貞喜の持つ科学という「近代」そして「モダンガール」的な側面は、健康な体作りのための薬の効果を証明し、注目を集めることができるという点で、広告の効果が期待される適切な人物であったと思われる。

一方、こうした近代的な女性としての李貞喜のイメージは、他の形でも現れていた。1935年から1936年にかけては李貞喜の訪問飛行の計画は何度か報道されるだけで、その後の活動に関するニュースはそれほど見当たらない。近代的な女性に対する関心がピークを迎えた1930年代前半が過ぎたこともあり、時代的な雰囲気が変わったことによるといえよう。時代的な雰囲気の変化とは、日本が総力戦体制になることで、植民地朝鮮も日本の戦争体制に取り込まれていったことであり、朝鮮における植民地政策も大きく変わり始めた。1936（昭和11）年以後、朝鮮は兵站基地化され、1937年7月中戦争が始まると、8月には戦争遂行のため「国民精神総動員運動」が始まったのである。また前線における兵士たちを支えるために、女性や子どもにも銃後という後援活動役割が課される。この時期に、日本では様々なメディアを通して戦争への協力が呼びかけられていたが、植民地朝鮮も例外ではなかった。朝鮮の新聞も紙面の減少のみならず、テーマも縮小され、戦争の動員や宣伝、そして戦線の様子を報じることになっていった。

しばらくの間メディアに注目されなかった李貞喜が再び紙面上に登場したのは、こうした状況下であり、彼女は銃後を呼びかけているように見える。「非常時家庭経済-銃後の厨房守護」という記事には、デパートの女性店員や、女性声楽家、保育士、京城放送局のアナウンサー、女性医者など、あらゆる職業婦人に対するインタビューが載せられている。記事が明らかなように女子界の各層が非常時にいかなる緊張努力して銃後を守っているのかという意見を聞き、一般銃後の生活にも大きな鏡になることを願う目的であった。1920年代半ば頃から、新年になると特集記事として新女性や職業婦人が注目されていた。例えば、1928年には「生活実戦で泣き笑い新女性」というタイトルなどで、職業を持つ女性たちの悩みや抱負などについてのイン

タビユーが載せられていた。一方、その10年後である1938年には、職業婦人たちは新しさや珍しさではなく「銃後婦人」としてのイメージとして消費されるようになっていたのである。李貞喜も以前から記事において一人の職業婦人として紹介されていたが、ここでは銃後婦人としての表象になっており、銃後の節約について次のように述べている。

朝鮮に一人しかいない唯一の女流飛行士李貞喜は、汝矣島京城飛行場で毎日熱心に仕事をしており、一般家庭でも着実な銃後の暮らしをしているところ、彼女は訪問した記者に対し次のように述べた。「朝晩飛行に関する仕事をしているため他の人より時局の緊張感を感じています。したがって000〔原文で印刷上消されている〕使命がいかにかの大きいかをいつも考えており、平時とは異なる時間を送る一般家庭でもできるだけ節約をしなければなりません。以前には、他のどんな女性にも負けないくらい流行にのって「ペーブメント」を闊歩しましたが、最近はそのことがむしろ義理がないように見え、まず私自身からも飛行場で油や埃がついたスカートをそのまま履いて出勤しますが、電車の中や人々が多いところで知り合いに会ったとしても全然恥ずかしいことはないし、私がこんな激務をしていると表せるため、時々自矜するような気持ちにもなります。したがって何よりも衣服を節約するのが経済的です。事変後には衣服を新しく用意したのが一枚もありません。」



【図6-9】銃後婦人としての李貞喜
「非常時家庭經濟銃後の厨房守護」
「あぶらのついたスカートそのまま履いて-女流飛行家李貞喜」
『毎日申報』1938年1月4日 其の二 2面

李貞喜は飛行士として活動をする時も、そうではない時も「朝鮮人女性飛行士」と定義づけられていた。場合によっては少女女性飛行士、またはモダンガールとして注目されるが、どちらにしても「朝鮮人女性飛行士」としての役割が求められていた。1933年朴敬元の死後「朝鮮唯一の女性飛行士」を継ぎ朝鮮の近代、民族のアイデンティティを表す女性として注目されてきたことは第3節で考察した通りである。上記の記事においても「朝鮮唯一の女流飛行士」という表象は変わらず強調されている。しかし、この記事における彼女の持つ意義は、今まで主に朝鮮で現れたように、朝鮮の近代、ナショナリズムを表せる存在としてではなく、日本の帝国主義、軍国主義を標榜する「銃後の担い手」としての意味になっていたのである。このように、李貞喜が銃後婦人のイメージとして利用されるようになったのは、1920年代後半から1930年代前半におけるイメージとは異なっている。

それまで朝鮮や近代を代表する「信頼性を持つ女性」として築き上げられた李貞喜のイメージは、こうした社会的な状況とともに「節約の実践者」に変わってきたのである。「朝晩飛行に関する仕事をしている」「流行にしたがって『ペーブメント』を闊歩」などの表現のように、近代性が強調されていたのは以前と同様だが、銃後婦人としての役割を一般社会に進めることであった。しかしながら、こうしたイメージは彼女自身の意図によるというよりは、メディアを通じた社会的な背景が反映された結果であったらう。

以上のように、植民地朝鮮で朝鮮人女性飛行士李貞喜のイメージは様々な役割とともに消費されていた。彼女に対する言説的再現は、社会の政治的、ナショナリズム的状况と連動してお

り、その流れのなかで可變的に使われていた。現在、こうして形成された様々な表象のうち一部は、李貞喜が「親日行為」をしたと批判されることの背景にもなっている。しかし、李貞喜および朴敬元が持つイメージは時代や社会的な状況によって、また日本や朝鮮という場によって決まった形で現れるものではなかった。そのため「どのように見えるのか」という表象そのものだけではなく「いかなる背景で」ということに注目をする必要があるのではないだろうか。また、こうした、李貞喜の様々な表象や言説を通して、女性が語られる際に、社会的な脈絡といかなる関わりを持ちながらそのイメージが形成、利用されるかという点が根本的かつ重要な問題であるだろう。

小括

第5章から本章にかけてメディアに掲載された朝鮮人女性飛行士に関する記事に注目した。女性飛行士は活動当時社会で注目される対象であったためメディアに多く取り上げられている。メディアにおける女性飛行士の表象は主に「近代」「民族」「女性」をめぐるある特徴が見られる。それをまとめると、女性飛行士は飛行機が新しい「近代」を象徴し憧れの対象であった点、そして近代的な女性および女性の社会活動自体が見世物的な現象と捉えられた点で二重の意味で注目される存在であった。またそこには朝鮮社会の近代に対する熱望と民族のアイデンティティが投影されていた。

本章で考察した李貞喜は、その飛行士としての活動に対しては朴敬元と同様、朝鮮のアイデンティティを表す存在となっていた。しかし、李貞喜が朴敬元と異なる点として、ここで何よりも注目したいのは、彼女が舞踊家、運転手など飛行士に比べ「より一般的な」職業婦人としての経験を持った時期のことである。また、こうした職業は飛行士としての「失敗」、もしくは「逸脱」として捉えられていた。「失敗」や「逸脱」を繰り返す李貞喜に対しては、当時のモダンガールに対する視線が集まっていた。1930年代に、モダニティ批判の雰囲気と相まって、新女性およびモダンガールなど近代的な女性に対する嫌悪が存在していた¹⁷。家父長的な視線から西欧化され、伝統的な外見や女性の生き方から離れ、見栄を張り、放蕩生活を送るように見えるこうした女性たちは、社会における秩序、そのなかでもジェンダー秩序に悪影響を与えるような存在として捉えられていた¹⁸。当時モダンガールへの視線は批判的であり、女性の身体に対する否定的な言説と結びついていたが、こうした点は李貞喜にも反映され、飛行士活動をしていた時とは異なる言説が生成される。つまり、女性飛行士が「英雄的」に語られるという点は近代的発展に対する朝鮮社会の熱望があったからであり、単に近代的な女性を評価したのではなかった。朝鮮人女性飛行士に民族的な意義が期待されていたからこそ、女性飛行士の「女性性」は「逸脱」のイメージとして批判の対象にならず、その批判から逃れることができたのである。一方、飛行士として「失敗」した時に限っては一般的な「モダンガール」に与えられる批判の視線が当てはめられていた。ある意味で、こうした批判は当時のジェンダー規範を守らなかった女性に対するペナルティでもあり、飛行士として機能する朝鮮人女性飛行士を失ったことに対する喪失感の表れでもあっただろう。

二人の朝鮮人女性飛行士は近代の実践者としてイメージ作られていた。この時に女性飛行士の実践する近代は「朝鮮民族のもの」という意味が持たされるようになり、彼女たちは朝鮮のナショナリズムを表すシンボルという役割を果たすことになる。しかし、彼女が実践する近代や成果は、実際には朝鮮の事情だけで現れたとはいえないため、彼女たちを通して語られる朝鮮は「幻想」の朝鮮であったかもしれない。しかしながらも、朝鮮でこうしたナショナリズム

¹⁷ 洪良姫「현모양처의 상징, 신사임당식민지시기 신사임당의 재현과 젠더 정치학」『사학연구 (122)』 한국사학회 2016年6月、p. 185。

¹⁸ 同上。

が作用して彼女たちが可視化される過程には朝鮮人の支援があった部分が多かった点は看過してはならない。おそらく、女性飛行士自らも自分たちをめぐって「朝鮮人」というナショナリズムが形成されていることを把握していたため、朝鮮に行って後援を募ったり、自らの飛行士活動が「民族的使命」であることを「適切に」強調したりして飛行士としての活動を進めていた点も指摘できる。結局、朝鮮ではこうした人々の要求と女性飛行士たちの利害が相まって、たとえそれが植民地的近代だとはいえ、彼女たちは朝鮮的な近代の象徴として成り立っていくことが可能であったろう。

他方、日本で朝鮮人女性飛行士が語られるジェンダー的、ナショナリズム的方式は、朝鮮のそのものとは必ずしも一致していなかった。日本では、朝鮮人女性飛行士は、男性領域である航空界における女性としての見世物であり、主に女性に対するジェンダー的視線が注がれていた。また、その視線は、日本人女性飛行士への視線と区別されることはなかった。しかし区別されなかったというのは同じであったというより、その区別を乗り越えた存在、つまり内戦一体を実現する存在として、日本のナショナリズムがより複雑に反映されていたのである。言い換えれば、朝鮮人女性飛行士は朝鮮人の民族的成果を強調するが、その反面、日本による帝国主義的基盤を頑固たるものとしつつあったという効果を同時に持つ「アンビバレント」な側面があったと指摘できる。

また、彼女たちは「女性」として注目されていた。一見、彼女たちによる民族的な近代の実践は、女性の地位向上に繋がったように見られる。今まで韓国の先行研究において共通した意見として、彼女たちは飛行士として取り上げられることで女性の地位を向上させたと論じられてきた。ところが、本論文で見えてきたように飛行士活動の「成功」とともに、彼女たちの女性性は排除されていく。矛盾するよう見えるこの構図をどう捉えればいいのか。当時のメディアにおける女性飛行士の表象化は、多くは男性知識人によるものであり、それは決して女性の地位向上に繋がるものではなかった。朝鮮の知識人が女性飛行士を社会に広める際に「飛ぶ女性」が持つ女性性は存分役立つものになっていたが、朝鮮のヒロインとして取り上げられていくなかでは、女性性は削除されていき、むしろ「男性性」で特徴づけられていく。彼らは当時の男性優位のジェンダー規範を維持し、女性を劣った存在として描くことに夢中になっていた。そのため、女性飛行士が「女性主体」として認められた様子はなく、当時のジェンダー規範が守られる範囲で評価されたり議論されたりしていたに過ぎない。つまり、女性飛行士は「民族」「性」の軋轢のなかで、ある種の言説とともに語られていた。そして、その際に民族の概念こそがその他より優位にいる概念であったといえよう。

だが、彼女たちはこうした表象や言説を通じてではなく、自らの実践によって、女性が置かれたジェンダー規範に亀裂を与えようとした点で、女性の地位向上にすぐに繋がらなかったとしても潜在的な影響を与えていた。こうした点についてより詳しく見るために、続く第7章と第8章では、女性飛行士の自らによって書かれた文章や、彼女たちの行動に注目したい。これらを通して、朝鮮社会のジェンダー規範における、表象と区別される実践としての彼女たちの役割や意義を探りたい。

第7章 朴敬元の表明から見えてくること

はじめに

第5章と第6章で見てきた通り、女性飛行士の表象は様々な社会的政治的な脈絡で現れていた。メディアにおける朝鮮人女性飛行士に対する評価は、社会内におけるナショナリズムとジェンダーがどう消費されるかによって多様な様子で描き出されていた。メディアにおける朝鮮人女性飛行士の姿が言説によって作り上げられた面が多かったとしたら、彼女たちは自らを取り巻くイメージに納得していたかという疑問が残る。そして、言説とは区別される彼女たちの内実により近づくことはできないのだろうか。

本章（および第8章）ではより鮮明な女性飛行士像を探り出すために、彼女たちが置かれた条件や環境（例えば、植民地朝鮮、女性、飛行士など）に対し、どのような考えや戦略を持って行動したのかについて彼女たち自らによって発信された文章などを分析することで、その一端を明らかにしたい。現在分かる朴敬元の三編の文章のなか、二編が掲載されているのは『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』（以下、本文において追悼録）である。「我が女流飛行家は 何故伸展しないか！」（以下「我が女流飛行家」）と「青空禮讃²」というタイトルである。この二編のほか「鳥人隨筆-川を探す³」（以下「川を探す」）というタイトルのもう一編の文章が、『婦人サロン』1932年10月号に掲載されている。朴敬元の文章全てが日本語で書かれている。

本章では、第1節で「我が女流飛行家」を中心に、彼女が当時の社会における女性問題をどのように認識していたかについて注意を払う。第1章で考察したように、当時の朝鮮社会では女性の社会活動には様々な限界が存在していた。飛行士であったという特殊性を別として、当時の社会を生きた一人の女性として考えても、朴敬元は女性をめぐる諸問題に直面していたといえる。そこで、彼女が社会の女性に対する認識、ある種の差別や限界に対しどのような考えを持ち、いかに改善していこうとしていたかに注目したい。さらに、男性の領域ともいえる航空界で活動をしていくなかで、朴敬元は自らをめぐる様々な言説や状況に対し、いかなる戦略で向き合っていたかに焦点を当てたい。次に第2節では、「青空禮讃」と「川を探す」を合わせて分析しながら、飛行機という近代が朴敬元のなかでどのように体験されていたかという点に注目したい。

第1節 朴敬元の女性問題への認識-「我が女流飛行家」を手掛かりに

朴敬元がこの文章を書いた背景として、『航空時代』の1931年4月号から翌年1月号にかけて「女流飛行家の行方⁴」というタイトルの記事が連載されたことと関係があるのではないかと

¹ 朴敬元「我が女流飛行家は 何故伸展しないか！」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、pp. 14-24。なお、この文章は、1931年6月に『航空時代』という別の雑誌に掲載されたことがある（朴敬元「同志よ、腕を組もう」『航空時代』航空時代社、1931年6月号、pp. 28-31）。本論文では煩雑を避けるため、タイトルはおよびページに関して追悼録に従う。

² 朴敬元「青空禮讃」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、pp. 24-28。

³ 朴敬元「鳥人隨筆-川を探す」『婦人サロン4(10)』文芸春秋社、1932年10月、pp. 158-160。

⁴ 夢野寛「女流飛行家の行方（一）」『航空時代』航空時代社、1931年4月号、pp. 80-83。その後『航空時代』1932年1月号まで、8回連載記事として収録された。各回において日本の女性飛行士を一人か二人取り上げているが、朴敬元が直接テーマになったことはない。おそらく朴敬元は飛行士として「きちんと」活動していたためであるだろう。ただ、4回目の記事において李貞喜が取り上げられているが、その時「李さんは、女流飛行家のなかで名実ともにピカーとして燦然と輝いている朴敬元の妹弟子と云った格の人である」と朴敬元についての言及がある。；夢野寛「女流飛行家の行方（四）」『航空時代』1931年8月号、p. 94。

いう見方がある⁵。「女流飛行家の行方」という連載は、夢野寛⁶を著者とし、女性飛行士の活動の不振をテーマにしている⁷。先行研究『越えられなかった海峡』で加納は、論者は女性飛行士たちがその活動を上手く続けていけなかった理由には気を配らず、一方的に批判していることを指摘した⁸。さらに加納は「我が女流飛行家」は、朴敬元が夢野寛の連載に対する反論として書いたものであろうという意見を提示している。その意見には大いに同意でき、本節では朴敬元がどのように反論を広げていったかという内容を含め「女性問題に対する朴敬元の認識」という側面に注意しながらさらに詳しく読解していきたい。

(1) 女性問題＝社会問題

朴敬元の「女性問題の捉え方」は、彼女が書いた文や、インタビューなどに現れているが、これまでの研究において着目されてこなかった。ここでは、その点を確認した上で、朴敬元が寄せた文章を手掛かりに、新たに「我が女流飛行家」の読解を試みるものである。朴敬元が当時社会活動をする女性の立場として、どのような社会的な壁にぶつかっており、それに対しどのような問題意識を持っていたのか。そのタイトルには、朴敬元は女性飛行士があまり伸展しない状況であること、そこには何らかの理由があると認識していた点が示されている。また、この文の全般を通して、朴敬元が飛行士として活動するなかで経験した「女性の立場（女性としての特殊性）」が集約的に表れている。

日本に於ける女流飛行家は どうして 発展せぬかと云うことは、私が申すまでもなく、すでに一般界に知られ渡っていることと思います。それは、第一は費用の問題、第二は職がないことです。若し今日迄の女流が立派に男性と同じく職があるとすれば、今日の航空界に於いて男子に劣らぬ女流が出現していたにちがいない。然し此の二つの問題が、男子にも女子にも大きな嘆きの種であることを近頃つくづく痛感されて来た⁹。

上記は「我が女流飛行家」の最初の部分だが、女性飛行士が発展しない二つの一般的な理由として費用が高い、また職業がないということがあげられている。費用が高いため「お金がかかる」上に職業がなく「お金を稼げない」、どちらもが経済的なことと結び付いている。当時一人前の飛行士になるためには、二千元程度の高額が必要であったが、女性だけの問題ではなく男性にとっても共通の問題であった。また、飛行機というのはまだまだ新しい分野で、その将来性は十分理解され人気を集めていたものの「職業を得る」という現実的な面を考えるとそれほど「実用的」であったとはいえない。そのため、飛行士免許を取得し、飛行士という名を得たとしても、必ずしも経済的な活動に繋がるものではなかった。朴敬元も、航空界に全般的に職業がない問題を男女共通の問題であると指摘した上で、男性飛行士は女性飛行士に比べ遥かに「立派」な状況であり、女性飛行士は二重の困難に直面していると述べている。もし、同様の条件であれば女性は決して男性に劣るものではないと、生物学的な男女の差ではなく社

⁵ 加納、前掲書、pp. 183-184。

⁶ 加納によると、夢野寛という名前は筆名と推測される。同著者名で「飛行機は安全か」という題名の雑誌記事が検索され、航空関係の文章を主に書いたライターであったと考えられる。

⁷ その中身は今までの女性飛行士たちが「時代の先端をゆく女性」として「注目を集めるばかり」で、飛行士としては「これといった成果を出していない」状況を「いのち短い恋」に喩え、女性の飛行機熱を一時的な憧れで終わってしまう流行として捉えた皮肉な論調の文である。また、日本の女性のなかにはブルース夫人やアミー・ジョンソンなどの西洋の女性飛行士を「真似さへ出来る飛行家は、未だ一人も出て来ない」と述べるなど、日本の女性飛行士の力量不足を辛辣に指摘している。；夢野寛「女性飛行士の行方（一）」前掲、p. 80。

⁸ この指摘は、朴敬元の気持ちの描写として現れている。「なぜ彼女たちが挫折せざるを得なかったのか、筆者にはちっともわかっていないと敬元は思っていた。」；加納、前掲書、p. 183。

⁹ 朴敬元「我が女流飛行家は何故伸展しないか！」前掲、p. 17。

会的な差別が存在していることに気づいていたのである。当時、女性飛行士が男性飛行士よりも職業がなかった背景には、まず、社会のジェンダー規範によって、女性に対する偏見や差別が存在していたことが考えられる。つまり飛行士というのは「女性の仕事ではない」という認識が女性飛行士にとってある種の「壁」になっていたのである。そのため女性飛行士は、その就職において男性に比べさらに困難な状況であったと見られる。これは女性飛行士であれば、日本人、朝鮮人を問わず持っている問題であった。例えば、日本で最初に二等飛行士になった木部シゲノも「女らしくグニャグニャしてたんではバカにされるし、まあ出来ないような時代だった」というように¹⁰、女性飛行士が直面していた「壁」について述べている。

また、女性飛行士がぶつかっている壁は、認識における偏見や差別があるだけではなく、制度的な面でも存在していた。当時、女性には二等飛行士免許までしか与えられなかったが、実際に飛行機で商業的な活動ができるのは、一等飛行士のみであった。飛行士免許を取っても職業がないというのは男性飛行士も直面した問題であると朴敬元も指摘しているが、それはより一般的な問題であり、女性飛行士に職業がないことはそれとは異なる性質も問題であった。女性の場合、飛行士としての普遍な問題だけではなく、社会的な偏見や差別に加え、制度的な制約まで抱えていたことは女性飛行士たちがおかれていた特殊性であるといえよう。朴敬元は引き続き女性飛行士の状況について次のように述べている。

それだけの練習費をも顧ずして進んで飛行家に成った女流が今まで幾人かいたことは申すまでもないが、さてそれならそれまで折角嘗々勉強して獲得した手腕を彼女達は如何に利用したか。彼女達が何故失望して方向転換せねばならなかったか。そして今は何處で何をしているか。又どうして航空界から引退したか。その由つて来る事情を少し考えてみたいと思ひます。それは苦心惨憺して此處まで来た彼女等に仕事を与へなかつたことが大きな原因であつた。そして、今までの女流達が姿を潜めた為に、これが巢立たんとする未来の女流にどんな影響を及ぼしているかは自ら明らかであろう。何故ならば今迄人力と金力とを多大に浪費して来た先輩の女流等に何等の曙光がなかつたのを彼女等がみる。或は彼女等の努力が足りなかつたか、若しくは此の社会が彼等の存在を認めなかつたのか。若し彼女等の存在を認めなかつたとすれば力弱い彼女達は我国の航空界に於いて無駄な金と無駄な時間を浪費して淋しく独歩した一時的の犠牲者であつたに違ひない¹¹。

朴敬元は、多額のお金をかけて女性が飛行士になり、つまり普遍的な理由である費用の問題を乗り越えたとしても、飛行士としての道を諦める女性が多かったという現実を指摘している。彼女の指摘の通り、当時日本の女性飛行士は様々な事情で航空界を離れていった。立川飛行学校長相羽有の話を用いると、女性飛行士は「本人は真面目に天翔くる業に専心するつもりでも世間では放っておかない、いずれも結婚したり、中絶したりしてしま¹²」ったという。結婚や妊娠（または、妊娠中絶）などは個人的なレベルの問題だが、「世間が放っておかない」ことによって拡大されて社会的な騒ぎになる現状であった。女性飛行士は、飛行士として注目を集めた女性であったからこそ、世間の視線から尚更無防備であり、いくら「真面目に」飛行士生活をやっていこうとしても、逸脱した女と扱われてしまうという矛盾を孕んでいた。飛行士養成に勤めていた相羽もこれに気が付いていたのである。上記の引用文における朴敬元の「彼女

¹⁰ 「私の顔-パイロット」『家庭よみうり (340)』読売新聞社出版局、1953年4月、p. 14。

¹¹ 朴敬元「我が女流飛行家は何故伸展しないか！」前掲、p. 17。

¹² 相羽有「朴さん！」前掲、p. 126。

達が何故失望して方向転換せねばならなかったか。そして今は何處で何をしているか。又どうして航空界から引退したか」という問いかけは、航空界を離れざるをえなかった女性飛行士に対する「残念な気持ち」であると同時に、彼女たちをそうさせてしまった社会に対する「悔しさ」の表出でもあったかもしれない。また、朴敬元の言う「淋しく独歩した一時的の犠牲者」という表現は、「命短い恋に似た、あるわびしさと、儂さがのこるだけ¹³」というような社会の批判に対する反論であると同時に、彼女自らの目に映る女性飛行士の自画像でもあった。さらに朴敬元は、女性飛行士が伸展するところか、時間と金銭を無駄にしているように見えてしまう現状を「彼女達の努力不足」によるだけではなく「社会がその存在を認めなかった」ためであることを強調している。当時の社会における一般の認識が、女性飛行士を一人前の飛行士として認めず、話題になった「女性」としてばかり捉えることに対する的確な指摘であったろう。また彼女は、社会の理解不足で女性飛行士が航空界を離れていくことを問題視しているが、それだけではなく「飛行士を辞めていく」という事実自体も否定的に作用し、女性飛行士になりたいという考えを元から遮断してしまう「悪循環」に繋がっている状況も指摘している。すなわち、朴敬元が示している女性飛行士が伸展しない原因は、一次的には費用が高いこと（経済的困難）、その裏には、女性飛行士を一人前の飛行士として扱わない現状（一般の認識）、職業が与えられないこと（制度的問題、女性差別問題、経済的問題）が原因で女性飛行士は目立った活動がない状況に陥り、またこうした女性飛行士の不振は否定的なイメージとなり、その発展をさらに妨げる（悪循環する）という一連の関係にあり、彼女はこうした点を明らかにしようとしていたのである。ここで彼女は、女性問題において、例えば女性飛行士の「不振」が女性独自の特徴のように、もしくはその原因が女性自身にあるように捉える一般の認識とは異なり、社会との関係で考えていた点は鋭い。なおかつ、朴敬元は女性飛行士たちが抱えた問題を社会との関わりを持つものとして究明するだけに止まらなかった。社会の理解が足りないということに対し、具体的には女性飛行士に対する「支援がない」ということを強調し、支援を求めることで問題解決に取り組もうとしていた。その取り組みにおいて、朴敬元は日本とイギリスの社会を比較しながら認識の転換および女性への支援を求めていることは次の引用文に表れている。

一般の人々の云ふことは大邸きまっている。曰く「外人は何をいってもえらいな。」
「度胸があるじゃないか」等々。〔……〕我が航空界にもブルース夫人のやうな女性が
あってほしい。しかし、私はブルース夫人一人をほめるよりも、むしろ英国の一般社会
の人々を褒めたいのです。ブルース夫人がロンドンから東京まで飛行したことは、英国
の一般社会が援助したからこそ飛べたのです。我が航空界の如く、女流の存在を認めな
かったならば決して飛ぶ筈はありません。

当時、日本の近代化過程とは、西洋を追いかけること、つまり、西洋化の過程ともいえる。また 1920 年代半ばから 1930 年代初頭にかけて、西洋化がもっとも盛んに勧められた¹⁴。そのため、一般に「西洋は優れている」といった言説が漫然と流布している時期でもあった。上記において朴敬元が引用した「外人は何をいってもえらいな」というフレーズは、当時の日本人の認識のなかでは、イギリスの女性飛行士に対してだけではなく、その他の状況における西洋に対する評でもあっただろう。また、日本の女性飛行士が「成果」といったものを出していない状況で、ブルース夫人が単独飛行で日本に来たのは、西洋と日本を比較し、「西洋＝優等」と

¹³ 夢野寛「女性飛行士の行方（一）」前掲、p. 80。

¹⁴ 井上祐子『戦時グラフ雑誌の宣伝戦十五年戦争下の「日本」イメージ』青弓社、2009、p. 214。

「日本（東洋）＝劣等」という図式を強化させる一つの材料になっていた。しかし朴敬元は、西洋の女性（飛行士）と「日本」の女性（飛行士）を比較する人々に対し、逆に欧米（イギリス）社会と日本社会を比較しながら支援を求めているのは興味深い。彼女は次のような意見を示していた。英国一般社会の援助がなければ英国の女性飛行士は横断飛行が可能ではなかったと。人々が女性飛行士をめぐり、西洋を評価したのと同様な論理で、英国社会を高く評価している。また、ここにはいくつかの意味がひそめられていると考えられる。第一に、日本社会が女性飛行士を援助したら、日本の女性飛行士も大陸横断が可能であるということである。すなわち、批判された女性飛行士の弁護であり、女性飛行士が発展しない責任が日本社会にあるということをさらに明らかにしようとするのであった。第二に、こうした現状を理解し、女性に対する考えを変えれば、日本も西洋のような優れた女性飛行士を持つことはもちろん、それは日本社会にも誇らしいことであるという点を以て人々を説得しようとした点である。第三に、ひいては女性飛行士を通して西洋に対する劣等感が解消できるという可能性を示していたのではないだろうか。これはまさに女性飛行士を批判する社会に対する、また西洋に対し劣等感を持っている日本（東洋）社会に対する洞察のある一撃でもあったと考えられる。このように、女性を批判する以前に認識の見直しを求めた点は、女性問題の解決するための一つの実践として捉えることができる。

（2）朝鮮と日本、そして西洋

この文章は、日本語で書かれて日本の出版物に掲載されたこと、本文中で「日本の」と記されている点で、彼女が論じているのは日本の社会状況を指していることは確かである。しかし同時期、朝鮮の新聞におけるインタビューで、彼女は次のように述べている。

なぜ女流飛行士が男性飛行士のように発展しないかという話でしょうね。それは、私の口からわざわざ言わなくても一般社会の皆様がよく知っているところではありませんか。しかし私の考えを正直に申し上げますと、第一は費用問題であり、第二は我々飛行士に相当な職業がないためではないかと思えます。この二つさえ完全に解決できた日には、こんにちの航空界において男性に負けない活動もあろうし、地盤も立つでしょう。練習費に莫大な費用が消用されることは〔……〕しかし外国だとともかく、我々東洋、さらに我が朝鮮においては、娘がいる場合、勉強を沢山させるとしてもせいぜい高等女学校くらいまで通わせたら、すぐに結婚させて孫をえることを考えるでしょう。巨額の金銭を持たせ飛行家として出す方が何人位いらっしやるのでしょうか⁵。

上記の引用文は『朝鮮日報』に1931年6月2日から4日にかけて「『サルムソン機』単独操縦成功の快報を受けて女鳥人朴嬢を訪ねて」というタイトルで3回連載された記事の一部である。インタビューの日時は1931年5月23日、場所は立川飛行学校であった。記者は「5月20日伏見教官の許可を得て日本内の女流飛行家としては最初にサルムソン機単独操縦成功の新記録をたてた」朴敬元を訪れたのである。この記事は「我が女流飛行家」が掲載されたのとはほぼ同じ時期に書かれており、その内容も重なる部分がある。ここでは、「娘がいる場合、勉強を沢山させるとしても高等女学校くらいまで通わせ、すぐに結婚させて孫をえる考えをするでしょう」と朝鮮の状況にはさらに問題があるように書かれているが、それでも朝鮮は「我が東洋」の枠組みのなかで示されている。ここでは、家族内における女性の役割は「結婚」「孫」という

⁵ 東京支局一記者「『삼손』 単独操縦成功의 快報를 맞고 女鳥人朴嬢을 차저 『朝鮮日報』 1931年6月2日夕5面。

「再生産」であり、女性に教育を受けさせる場合でも、その目的は社会活動ではなく結婚や出産など伝統的な女性の役割に限定する現状が示されている。家父長制のなかでのジェンダー規範が女性（飛行士）を発展させない一つの理由として指摘されており、彼女の考えでは朝鮮のみならず、日本、そして東洋における女性をめぐる問題でもあった。彼女は朝鮮出身であるが、その飛行士としての活動は日本で行われていた。また、朝鮮は日本の植民地でもあった。そのため、日本語で書かれた論稿や、朝鮮語で行われていたインタビューにおいて日本、朝鮮、東洋という概念をはっきりと区別することは容易ではなかっただろう。おそらく、彼女の指す、朝鮮、日本、東洋の状況とは互いに交差し、混合していたということができよう。さらに、当記事には次のように「女流飛行家の会」について述べられている。

4月3日には関係大臣の招待ももらい、帝国ホテルで最初に日本内にいる女流飛行家の会合があったが、全てが集まってもただ4人にしかなかったです。その4人の女性全部が私と同じ経験の所有者であることが分かった時、民族という観念をはなれ単に同性の受難に対する慰めと悲しさだけでした¹⁶。

ここで朴敬元は「民族という観念をはなれ単に同性の受難に対する慰めと悲しさだけでした」と具体的に朝鮮人、日本人を問わず、女性の社会活動における共通点を強調している。第5章で考察した点を踏まえると、朝鮮内では朝鮮人女性飛行士における女性という側面より、朝鮮人という側面を強調し、彼女を日本から分離させ民族のアイデンティティを表す存在として捉えようとしていた。そして、メディアにおいて日本の女性飛行士と朝鮮の女性飛行士を区別し、その差異を強調しようとする動きは屢々現れている。しかしながら、民族という枠組みのなかで、女性としての悩みや特殊性を考慮に入れないうま作られた言説にすぎなかったのではないだろうか。当時の朝鮮社会は「フェミニズムの役割自体が、民族主義の下女役を越えて許可されたところは世の中どこにもない¹⁷」というアン・マッククリントンの指摘の例外ではなかったのである。他方、朴敬元のなかでは、日本の女性飛行士との間、差異より共通点を感じられており¹⁸、女性問題は民族問題を越えたものとして捉えられていた。自分をめぐる民族主義的な言説が朝鮮の女性とその他の女性を区別しようとしたことに対し、現実における朝鮮やその他の女性の持つ共通性を看破し、その「本音」をアピールしていた点で、彼女は女性問題に関して進歩的な行動を見せていた。次の話からは、朴敬元が日本や西洋の女性飛行士が抱えている特殊性を、民族、人種を超えた女性問題と捉えていたことがさらに窺える。下記では、ブルースが来日した時の朴敬元の感情について記されている。

私はその時に歓迎の誘導飛行をするため箱根険山を超える時に、熱い涙が両ほっぺを濡らし前方が上手く見えないほどでした。我が女子飛行界のために万長の気焔を吐いた同夫人の成功を考えると、まずは嬉しさの涙、同時に外国の女性に先鞭の栄光を奪われたという悲しさの涙でした¹⁹。

¹⁶ 『朝鮮日報』1931年6月3日夕5面。

「我が女流飛行家は何故伸展しないか!」においてもこのことが書いてあるが、「民族という観念をはなれ」の部分がない。中腹をさけるため『朝鮮日報』から引用する。

¹⁷ 「Nowhere has feminism in its own right been allowed to be more than the maidservant to nationalism.」; Anne McClintock, “Family Feuds: Gender, Nationalism and the Family,” *Feminist Review*, no. 44, Summer 1993: p. 78.

¹⁸ 加納の先行研究において、朴敬元が日本人女性飛行士木部シゲノをライバルのように捉えていたという描写があるが（加納、前掲書、p. 94）、それよりは、共通点や同志意識を持っていた可能性がより高く考えられる。

¹⁹ 『朝鮮日報』1931年6月3日夕2-5面。

ここで朴敬元は、イギリス（西洋）の女性飛行士も女性という範疇に入れて、英国・日本間の横断飛行の成功に嬉しい気持ちであったと語っている。ここで、アジアの女性を超え、西洋の女性飛行士をまでを女性飛行士の枠組みに入れて、民族と地域より女性たちの特殊性を強調した点が見られる。他方、その成功に対しては嬉しい気持ちがある反面、西洋の女性飛行士に先を越されたという悲しい気持ちもあったとある。朴敬元は「女性/男性」の概念に「東洋/西洋」が混在した際には、どちらを優先するかというアンビバレントな感情を見せていた。しかし、当時西洋に対する東洋の劣等感が広まっていた日本や朝鮮社会において、多くの場合西洋は追いつけなければならない近代の先駆者、ある意味で東洋とは区別される他者であった。同じ時期、朝鮮を代表する新女性であり、フェミニストとして知られている羅蕙錫²⁰でさえ、西洋の女性と東洋の女性を概ね区別していた。例えば、彼女は「欧米女性を見て半島の女性へ」という論稿で、欧米の女性は男性に比べ欠けていない堂々とした人間としての地位を持っていると述べている。また、欧米の女性たちが自ら人間であることを自覚していると同時に女性であることを意識しているため、朝鮮の女性はこれを見習い真似することが必要であると提案している²¹。その文章で羅蕙錫は、西洋の女性の方が朝鮮に比べ社会的な地位が高いことを述べながらも、東洋の女性とは区別される「優越な存在」として記している。一方で、朴敬元は「外国の女性に先鞭の栄光を奪われた」といった点で、場合によって西洋の女性と東洋の女性を区別しているような態度を取っているのは否めないが、「先を越された」という言葉からは、西洋の女性は競争できるような存在、つまり同一に女性という枠組みに入れ、同等な立場として捉えていたと考えられる。

（3）「同志よ！腕をくまう！」

ここまで見てきたように、朴敬元の考える女性問題は次のようにまとめることができる。まず、彼女は女性飛行士が発展しない原因を女性個人の問題ではなく、社会における問題として巨視的に捉えていた。また、彼女の考える朝鮮、日本、東洋における女性の活動が西洋に比べ単に劣っているのではなく、認識の転換とともにその状況は改善の余地のあるものであった。そして、女性問題を特定の民族や地域における問題というより、普遍的に女性が共有する問題として捉えていた点も注目すべきである。また女性たちに対する批判に積極的に反論し、その改善のため社会に注意を喚起していた。こうした朴敬元が考えた女性問題は、航空界が一つの例としてあげられていたが、それは女性飛行士にだけ限定する問題ではなく、当時の女性をめぐる社会の認識、や環境にも当てはめることができるだろう。ここでさらに注目すべきは、彼女がすべての責任を社会に回しただけではなく、自分自身、そして女性自らへも実践的な努力を求めている点である。

私ははっと我にかへって鑿槌を振り上げる。苦しい努力がなくてどうして成功出来るか。忍苦だ、忍苦だ。何事も忍苦だ。将来の希望をひねもす夜もすが見つめつづけている自分ではないか。命のアラン限り勉強しなければならない。今までのぞいたこともなく

²⁰ 羅蕙錫（1896～1948）：京畿道水原生まれ。1910年進明女学校を終え、東京女子美術専門学校に進学。留学生同人誌に女権伸の唱えた文章を書く。1918年卒業後朝鮮に戻り、3・1独立運動関係で逮捕、釈放後には弁護士金雨英と結婚。美術講師、画家としての活動。夫の後援でパリに留学、1928年帰国後、自由奔放な生き方によって夫に離婚を言い渡される。その後も雑誌に「離婚告白状」を書き、「貞操は道徳でも法律でもなく、ただ趣味である」という意見を示すなどなど当時のジェンダー規範に反する行動を見せ、社会的に叱責された。1937年頃から放浪生活に陥り、1948年頃、精神障害、半身不随になり生涯を終えた；木村誠他編『朝鮮人物事典』大和書房、1995、p. 230、『韓国民族文化大百貨事典 5巻』韓国精神文化研究院、1989年、p. 287など。

²¹ 羅蕙錫「조선녀성에게, 歐米女性을 보고 半島女性에게」『三千里 7(5)』三千里社、1935年6月、pp. 136-138。

想像もできない、遥かな彼方の空！そこが自分の目標ではないか。早く進んでいきたい。私が日頃片時も忘れたことのないこの望みが、かうして力強く私を打ちます。早く早くそして女流の為の旗手として先づ自分が先頭で働かう²²。

まず、自分に「女流」のため努力することを呼びかけている。様々な社会状況で女性飛行士の現状は男性に比べ劣っているが、それを言い訳にするだけではなく、自ら克服していこうと、まず自分自身に呼びかけしているのである。「忍苦だ」を繰り返していうように、その道は今までもこれから簡単ではないが、それでも自ら先頭になって解決していこうとしている。先行研究で任展慧はこれについて「彼女が朝鮮女性飛行界の「旗手」としての役割を自らに課し、そのような自己を存分に生き抜こうとした民族的なモメントも極めて強かった²³」というが、ここには、朝鮮という民族的な感情より、朝鮮を含む日本の、さらにアジアの、女性をリードする旗手になろうという意思が表されている。また、韓国や日本における研究では朴敬元を先駆的な存在として捉えているが、それは彼女がただ草創期飛行士であるためであった。日本でも朝鮮でもこの時期飛行士になった女性は朴敬元以外にもいる。ただ近代の初期から飛行士になったからだけではなく、様々な試練や限界を超えて自ら飛行界の先頭に立って行こうとしていた彼女の姿にこそ「先駆的」だという評価をすべきなのではないだろうか。また、こうした自ら旗手になろうという考えと同時にその他の女性に声をかけることを直ちに実行している。それは、彼女の文の結論部分のタイトル「同志よ！腕をくまう！」に次のように圧縮されている。

私共の進む道は平面の一直線ではない。平凡な人間でさえ其の日々の死活に苦しむ。しかも大きな目的を持ち、これから空の巢まで伸展して行かうとする私共が百人の苦勞を負ひ、百人の勉勵を背負はなくては、どうして技術の向上が図れやう。**現在の女流諸嬢よ！虚偽を捨て、仮面を剥ぎ、実地境に突き進んで未来の女流飛行界を、私共の腕に依って開拓しやうではないか²⁴。**

朴敬元は、自分が旗手になるということとともに、腕を組んで団結し問題解決に取り組むことを「女流諸嬢」へ呼びかけていた。その目的は「未来の女流飛行界を、私共の腕に依って開拓し」ようというように、飛行界で代表されているが、それ以前に「私共〔女性飛行士〕が百人〔=女性一般〕の苦勞を負ひ、百人の勉勵を背負」ってということからは、女性一般の地位向上のためという点が見て取れる。こうした点で、朴敬元の論考からは、彼女が女性たち自らの努力で女性問題、つまり女性がおかれている環境を変えようとした点で、女性運動的な性格が窺える。またここで注目したいのは、彼女がこうした動きを「現在に」おける問題解決に限定したのではなく「未来の女流飛行界を、私共の腕に依って開拓」という、女性飛行士の持続的な発展への道を提案した点である。現在の状況に順応するのではなく、乗り越えるための努力すること、また、未来の女性飛行士の発展にまで気を配っていたのである。自らの実践として、女性飛行士の発展を試みるが、その効果は「現在」の女性飛行士に限定されず、社会における女性全般、「未来」の女性たちにまで及ぼすということを想定していたのであった。

(4) 男装と女性らしさの間における戦略

今までで述べてきたように「我が女流飛行家」などには彼女のジェンダー意識や彼女の考える女性問題の解決方法が現れている。これら明示的に書き記されたものだけではなく、彼女が

²² 朴敬元「我が女流飛行家は何故伸展しないか！」前掲、p. 22。

²³ 任展慧、前掲、p. 46。

²⁴ 朴敬元「我が女流飛行家は何故伸展しないか！」前掲、p. 23。

実際に見せた行動にも、女性問題解決のための実践が多く現れている。その一つの例として、飛行学校に通っている時、女性が飛行機に乗ることに対し反感を持っていた人たちがいたため男装をしたことがあげられる。

女子が飛行機勉強ををするとしても、それほど偉いことではないでしょうが、日本ではまだ飛行士に志す女性が稀であるし、朝鮮人女性としての私一人だけなので、時々人と違う困難も経験したことが多かったです。学校を卒業した後先生方々の好意でその学校の助教として短い間居りました。ところが、いたずらの好きな日本学生たちが大変揶揄って意地悪をして、仕方がなくて男装をしたことがありますが、やはり彼らの反対で結局それまで止めたこともあります²⁵。

上記の引用文では、朴敬元が一時期男装をしたことがあったことが記されている。同じ時期活動していた木部シゲノは男装の理由について「服装や態度を女らしくしては、いくらこちらの気持ちや技術が男と変わらないつもりでも女扱いされてしまうから²⁶」と述べたことがある。朴敬元も同様の理由で男装をし、女性性を自ら消して「男性性」を偽ろうとしただろう。つまり、男装が好きで選択したというより、当時の社会的状況に対する彼女なりの戦略であったといえよう。しかし、男装までも周りから反対を受けやめざるをえなかったというように、こうした妥協や努力が必ずしも効果があったとはいえない。そして、彼女は場合によっては、正反対の戦略を取った。それは「女性らしさ」を強調することであった。朴敬元が訪満飛行の交渉のため新京に行った時に、関東軍司令部陸軍航空兵中佐鳥田陸一は新京空港に降りた朴敬元の姿を「淡紅色の洋服」であったと記憶しているが、いかにも女性性が漂う色だろう。しかし、朴敬元が単にこの色が好みだったというよりは、女性らしさをアピールすることで交渉力をあげようとした可能性が考えられる。また、追悼録における女流飛行家の会合に参加した時の写真にも、羽根の飾りが大きくついている帽子に、洋風のワンピースにネックレスを飾った彼女の姿がある。先行研究の加納は「彼女も精一杯お洒落をしてきたが、羽根付き帽子は北村兼子からの借り物だ²⁷」と、洋装やお洒落に慣れておらず、周りのエアガールと比較して服装に自信がなく気まずい朴敬元の心境を描写している。また、『航空時代』に添えられたつば広の帽子をかぶり、右肩には大きなコサージュを飾った朴敬元の写真に対し、松村由利子は「女性飛行士というよりどこかのお嬢さん風の華やかな風貌である²⁸」という意見を寄せている。どちらも、飛行士がお嬢さんのような格好をするのが意外であるとし、また自らの意思ではなかったという解釈をしている。しかし、ここで、朴敬元のお洒落な服装は彼女の戦略の一つであったことを強調したい。女性らしさで注目を引き、会合において女性飛行士の待遇や、欧州飛行に対する話題を上手く提案するための、もしくは女性飛行士たちへの社会的な理解を強く訴えるための一つのカードとして選択した、つまりジェンダー的戦略の一つであったといえる。男装と女性らしさ、対極に思われる二つの格好であるが、男性社会ともいえる航空界を生きた一人の女性のジェンダー的葛藤と悩みの結果であるのではないだろうか。

本節では、朴敬元の文章を手がかりに、彼女の女性問題に対する認識およびその改善のためにどのような意見を提案し、向き合っていたかについて考察してきた。まず、朴敬元は社会における女性に対する批判や現状をそのまま受け止めるのではなく、その裏にある背景にまでを読み取った上で女性問題を論じていた点が窺える。また、民族や地域というより女性という概

²⁵ 『東亜日報』1925年12月12日2面。

²⁶ 「私の顔-パイロット」『家庭よみうり(340)』読売新聞社出版局、1953年4月、p.14。

²⁷ 加納、前掲書、p.181。

²⁸ 松村由利子、前掲書、p.192。

念を優先して考えていた様である。無論、その対象が西洋である場合は複雑な気持ちを見せる部分もあるものの、西欧の女性飛行士を同じ女性の範疇に入れ、競争できる存在として考えていた。ここで、何より朴敬元の慧眼は、男女や民族、地域をただ区別し現状を述べることに止まらず、ある場におけるジェンダー的背景をも読み取っていたことにある。それとともに、意識の転換を呼びかけていたことから、女性問題を社会とともに、さらに女性自らの努力によって解決できるという点を強調していた。また、彼女は自らが女性の地位改善のために先頭に立つことを目指し、様々な戦略を持っていた。朴敬元は、社会において女性が伸展しない問題に対する的確な指摘だけでなく、長期的な解決方法も提示していたのである。

第2節 飛行機という近代経験

朴敬元にとって、空を飛ぶということはいかなる意味があったのだろうか。前節で考察した「我が女流飛行家」には主に朴敬元の女性問題の認識と解決方法が提案されているが、飛行士という職業に対する彼女の感情も読み取ることができる。それはまず、「嘗々勉強して獲得した手腕」で「今までのぞいたこともなく想像もできない遙かな彼方の空」を経験することであった。また、空は西洋との競争ができる場であって、飛行機は女性の地位を高めるために使われる一つの手段として捉えられていた。本節では朴敬元が雑誌に寄せたその他の2編の文章を考察することによって、朴敬元によって飛行機がさらにどう語られていたかについて注目したい。

(1) 朴敬元の空に対する想像力

空。。。あの空、薔薇色の雲が静かに動く空、卷毛のような五層雲が金色に輝き不思議な暗示を語る空。

それは、空想好きな人間にとって、あの海とともに、どんなに永い永い時代の憧憬の対象であったことか！

水平線の向うには何があらう？その強い好奇心は人に船を造ることを考えさせた。鳥の群がどんなに自由に飛び廻っていることか！飛びたい飛びたいと人の心に燃え盛る憧れは、しかし遂に其の方法を発見したのである²⁹。

朴敬元の遺稿「青空禮讃」はこのように始まっている。「薔薇色の雲」「金色の卷毛のような五層雲」「不思議な暗示」-空に対し恋に落ちたとも思われる表現だが、朴敬元自らが描写した空や雲に対する感情である。女性飛行士という以前に、一人の朝鮮人女性が持つ空に対する憧れはこのようなものであった。無論「自由に飛び回る鳥の群」に憧れ、空を望むというのは単に女性飛行士朴敬元だけではなく、一般の人にも生じた感情であっただろう。だが、鳥のように飛ぶということは、誰にでもできるような経験ではなかった。

さあ友の、詠嘆は止さう。飛ぶのだ飛ぶのだ。インゼンは逸り立つ馬のように、力強い叫びをあげる。用意は良いか？

挺を開け！機体は剥がしい熱情の奔流だ。高度の針は動く。二百、三百、五百メートル、お前は今は空を飛んでいるのだ³⁰。

上記の引用文を読んでいると、まるでエンジンを入れて徐々に上昇している飛行機に乗っているような錯覚が呼び起こされる。さらに、「さあ友」「用意は良いか」という言葉で読み手

²⁹ 朴敬元「青空禮讃」前掲、p. 24。

³⁰ 同上、pp. 24-25。

は「飛行機へ」誘われるような気までする。こうした点で、朴敬元の文章は個人の飛行機に対する体験談であると同時に、メディアを通して読み手も同時に経験できたという側面も持っていたといえる。さて、朴敬元にとって飛行機に乗るという経験は、いかに描写されていたのだろうか。また、こうした論稿を通して彼女は何を伝えようとしたのだろうか。「青空禮讚」では次のように続けている。

下を見よ。其處には何たる美しい世界が開けていることか。あゝ自然は生きている。最初の感激の言葉はこれ以外の何にもものもない。森があり、畑があり、往来が続き、川がうねる。そして、今一様に太陽の光に洗はれて輝く、あれが地上だ！殊に楽しいのは春秋頃、雨後の空を飛ぶことである。空気は快く澄んで、エンジンの響きが清澄優雅な音楽を奏でる。地上 100 突破は千、凡そこの間には不思議な美と恍惚の幻惑の数々が我々を待受けている。あなたはウォーズウォースがいみじくも歌った詩の句を覚えて居るだろう。『小川の流れて洗はれた羊のような雲』が従順で素朴で敬虔な羊の群れのような雲が、甘い微風の牧笛に連れて静かに静かに動く。その数萬の羊群れの背中に陽が出る時、花火のようにきらめくハイライトを、影隈の対照の美しさ！一度雲の上に昇った人でなくては分からぬ景色だ³¹。

ここからは、朴敬元にとって飛行機に乗ることは感激であり、楽しい経験であったことが分かる。その楽しさの理由は何よりも飛行機の上から見られる地上の自然な光景にあり、また羊の群れのような雲であったことに求めることができる。また、空の上には、今まで経験できなかった不思議な美しさがあり、太陽による光は「花火のようにきらめくハイライト」としてさらなる壮観として現れている。引用文で「一度雲の上に昇った人でなくては分からぬ景色」と述べられているが、空を飛ぶという空想が実現できるということは誰にでも許されるものではなかった。おそらく朴敬元も飛行機というのは誰にも容易に乗れるものではないことを念頭に置いていただろうし、だからこそ上記のような文章を通して読み手に声をかけ、自分が経験した飛行機のなかに人々を「招待」しようとしていたのではないだろうか。すなわち、朴敬元は飛行機の上から見た光景の詳しい描写とともに、自らが「味わった」飛行機に乗った経験を個人のものに止まらせず、一般に述べ伝えようとしていたことが窺える。また、こうした文章を媒介に、読み手は実際空を飛ぶことはできないとしても、空を飛ぶような想像力が発揮され、間接的に飛行機が経験でき、より親密に感じるようになったかもしれない。第2章での考察のように、当時人々のなかでは空に対する憧れや想像力が存在していた。朴敬元の文章における飛行機に乗った経験は、当時の人々の欲望を少しでも解決することに役立っていたに違いない。無論、これらの朴敬元の文が投稿されたのは日本であった。一次的に、当時の日本のなかで読み手にはこうした彼女の飛行体験が伝わっただろうし、朝鮮にも飛行機への関心が存在していたことを考えると、朝鮮社会にまで拡散されていったと思われる。

(2) 安全な乗り物である飛行機、その具体的な経験として、

無論「青空禮讚」においては、空や飛行機に対する礼賛だけが描かれていたのではなかった。ここでは飛行機に乗ることの技術的な面および飛行機に乗ることであり得る危険な可能性についても述べられている。その文のなかで、朴敬元は「サイド・スリップ」という飛行技術を最初に単独に練習した時のことについて述べている。決まった高度を守らずサイド・スリップを試した結果、「〔飛行〕機はガクッと機首を地上に向けた」ため「もう駄目だ」と思ったこと

³¹ 同前、p. 25。

である。その表現を借りると「超神経的な力が働いたのか、或いは他の自然現象のお陰であったのか」結果的に無事であったようだが、飛行機に乗ることの楽しく、あるいは美しいという長所だけではなく、実際にあり得る短所（危ない経験）についても語られている。

「川を探す」にも同様なことが記されている。朝霧が深かったある日、晴れることを待ちにまって練習ができるようになり飛行場を離陸したが、「なるべく雲を避けるように」といった注意よりも先輩を初め経験者たちに聞いた雲上の美しい話を思い出し、雲の上まで昇った日のことである³²。「雪の国のような真っ白」で「白布のベールで全く地上と隔離された世界」や「飛行機の影に立つ虹」が存在し、すべてが空の上の美しい風景であった。だが、こうした美しい風景は、着陸を試みた時には「脚下に一面張り詰められた厚みを持つ雲」であり、さらに「決して愉快ではない憎い雲上の絶景」と一変し、彼女を困惑させるものになってしまったのである。また、密雲から抜け出てからも方向も居場所も分からず「唯川を確かめることだけが私のすべての努力であった」ということや、いる場所に気がつき飛行場を向かって進路をかえようとした時、速い速度で飛んでくる他機が側面衝突しそうだった危うい一瞬についての描写は、読み手を不安にさせたに違いない。無事着陸してから「救われたという気持ちにな」ったが、言葉も出ず、教官の怒りや一週間飛行停止という罰則も大して苦にはならなかったという事実と同時に、読み手も安堵感を覚えたに違いない。

ところで、朴敬元はこうした飛行機が持つ良し悪しの両面をなぜここまで伝えようとしていたのだろうか。「川を探す」の結論部分には次のように書かれている

愉快なこと、苦しんだ事を考えれば、苦しみはいつも自分の不注意から起こる事が多かった。前記の如く雲上生死の間に彷徨して、一分先の事がどうなるかと云う恐怖心を抱き乍ら冷や汗を流した事も、やはり私の不注意から起こったことであった。今日まで愉快な気持ちと不安な気持ちを比較してみれば苦しみは九牛の一毛にすぎない。広大な邸宅のなかに住む人達の生活は別として、狭い庭に植木棚を唯一の楽しみとしたりして、夏の苦熱と戦いつづける人達の生活をみる時、私は一度これ等の人達に機上からの大自然を心ゆくまで満喫させてあげたいと常に思う [.....]³³。

まずは、飛行機を通してあり得る出来事の両面を伝え、その比較を通して飛行機を一般により理解してもらうためであった。特に、「狭い空間で夏の熱さに苦勞をしている人」には、より飛行機を体験してもらいたいと「ともに味わいたい」という気持ちが表されている。さらに、飛行機に乗ることは日常的な生活を離れ「大自然を心ゆくまで満喫」できる経験であること、それによる効果は必ずや日常生活に肯定的な影響を与えるはずであるという信念があったからこそ、こうした文章を書くことが可能であったと思われる。また、こうした文章は、人々に実際に飛行機に乗ってみることを進めるものでもあるが、人々に日常を抜け出すことへの、また空の上を昇っているような想像力を活かすことへの期待を込めていたと推測できる。

また、朴敬元は飛行機に乗る事で生じる危険や苦しみについて「自分の不注意から起こる事」であったと強調している。それは、飛行機に乗る事には、危険な事はあるが、飛行機自体は決して危険なものではなく、肯定的な効果を持つものという点をアピールしようとした態度が見て取れる。「青空禮讚」の最後の部分にも、次のように飛行機の安全性について語られている。

³² 朴敬元「鳥人隨筆-川を探す」前掲、p. 158。

³³ 同上、p. 160

私が一番云はして欲しいのは、健康な精神と体力と、的確な^{ツツ}智識さへ持つて居れば、飛行機は絶対に安全といふことだ。こんなことは今更らしく私が云ふまでもないことは、近代の科学に洗練された方なら充分御承知のことだ。では詩人よ、画家よ、あなた方も一緒に空へ行かうではないか。。。。空には多くの事が未開のまま残されている。嘗て人間が海に満ちを開いたやうに、私達は空を拓いて行かうではないか！³⁴

朴敬元は自ら書いた文章を通して、何よりも飛行機が安全なものであることを証明し、伝えようとしていた。また、それを発信するというこで、より多くの人々に飛行機経験の良さを間接的ながら感じさせようとしていた。つまり、その経験を社会の人々とともに味わうことで、自らの経験を拡大させてようとしていた。さらに、日常で苦しむ一般の人たちはもちろん、詩人や画家、いわゆる芸術家たちに空へ行こうと呼びかけるということは、科学や乗り物という次元を超え、人々の想像力をさらに刺激する可能性を持つ飛行機の意味を探り出し、そして伝えようとしたのではないだろうか。空を飛ぶたいという人間の欲望を把握し、その欲望が直接的・間接的に解決できる方法を提示した点、また単なる欲望の解決を越え、個々の人生を一変するきっかけに繋がるという、さらなる効果を見出そうとしていた点こそが、彼女が飛行機という近代を経験したことの社会的意義である。

朴敬元は近代の初期、飛行士という職業を持っただけでも近代的主体だと称することは無論可能だと思う。また、空を飛ぶという人間の欲望の解決に挑戦し、そして的確な知識を求め、飛行機が空想にとどまらず、現実における安全な乗り物だということを社会に伝えた点において、さらに彼女に近代性を求めることができると考えられる。

小括

本章では、朴敬元によって女性問題と飛行機に乗る経験がどう語られていたかについて注目した。

まず、朴敬元が残した文章には彼女が女性飛行士として生きていくなかで、女性としての限界を様々な場で感じていたことが示されている。だが、朴敬元はその限界を感じただけではなく、自らが置かれている現状を把握し、その背後にまで気がついてきた点は評価すべきである。彼女は、女性飛行士が伸展しない理由を、ある一点の問題のみに収斂させてしまう見方とは異なり、女性たちを取り巻く社会の認識やその他の環境が具体的にどのような影響を及ぼしたのかという点にまで注意を払っていた。その文章に現れているように、当時女性飛行士は、色々な限界に直面していた。そのなかでも経済的な問題はもっとも大きな限界であった。勿論、これは男性飛行士も共通に持っていた問題である。ところが女性飛行士の場合、経済的な問題を乗り越えても、女性への理解不足という次の問題が待っていたのである。だが、当時一般的な認識では、女性飛行士の活動が不振な原因が、女性の能力や努力不足、または素行問題にあると判断されていた。朴敬元の表明を通して見えるその洞察とは、女性問題を経済的問題、社会認識における女性差別、否定的なイメージの形成によるなど、社会におけるジェンダーの差や、そこから派生的に起こった問題にまで気を配って女性飛行士の現状を描き得たことにある。つまり朴敬元は、女性飛行士が伸展しない当時の状況をジェンダー的観点から読み取っていた点が指摘できる。

また、西洋と東洋の女性飛行士の実績の差についてもそのまま頷くのではなく、その社会的環境の違いを指摘し、それが解決できれば東洋の女性飛行士も、西洋の女性飛行士を超える存在になれることを示唆していた。ここで重要なのは、今まで注目されなかった朴敬元の女性問

³⁴ 朴敬元「青空禮讃」前掲、p. 28。

題に対する見方である。今まで韓国の新女性のフェミニズム研究においては、羅蕙錫などの女性知識人を中心に主に論じられており、そのなかでも女性の性道徳、貞操観が当時の一般の認識を超えていた点に注目した傾向があった。しかし朴敬元は女性差別問題を社会的な問題として捉えていた点、またその見方においてジェンダーの観点が取り入られていた点で、彼女が朝鮮において女性問題に対する「先駆的」な考えを持っていた点が見て取れる。今まで、朴敬元を論じる際に、民族的な問題や、また「最初の飛行士」というタイトルに隠れて、彼女の女性問題に関する考え方や行動は論じられてこなかった。しかしながら彼女の表明には、自ら社会生活をしているなかでの経験を通して女性問題に関心を持っていたこと、また、それを積極的に変えることを実践していたことが現れている。このように朴敬元の新たな側面に注目し、彼女を植民地期朝鮮における「新たな」フェミニストとして位置付けることができよう。朴敬元のこうした考えがその他の朝鮮や日本のフェミニストたちとはどのような共通点を持ち、影響を受けていたかについては今後の課題でもっと詳しく検討していきたい。

また、本章では飛行機を直接経験した女性が語る飛行機というのは、いかなるものであるかという点にも注目した。朝鮮社会で飛行機に関する論議は、科学発展、ひいては民族的発展と結びついていた。他方、朴敬元にとって飛行機という経験は、空に対する憧れにより、雲に接することへの喜びに繋がっていた。抽象的な部分もあるが、朴敬元の目に映った空や雲は、憧れの対象であり、美しいものであった。また彼女によって飛行機は空想的なものではなく、安全な乗り物、実用できるものとして語られていた。飛行機に対する「不安」がまだまだ存在していた当時の社会で、こうした自らの発信を通して人々の内面に飛行機がもつ意味を肯定的に作り上げた点、そしてそれによる関心をさらに呼び起こした点で社会内の近代経験に影響を与えたといえる。また、彼女が経験した飛行機が持つ意義は、新しい近代科学や民族ではなく人々の日常生活との関係で論じられていた点、詩人や画家のような芸術家たちを取り組んで、人々の想像力を生み出す方向へ向かおうとした点で、さらなる社会的近代経験に繋がっていたといえよう。

第8章 李貞喜の文章から見えてくること-近代的、ジェンダー的实践

はじめに

第6章で考察したように、朝鮮人女性飛行士李貞喜の表象は、一貫した形で現れたものではない。主に、飛行士李貞喜の飛行士としての成果は民族的な表象として現れたが、飛行機は民族の概念を支えるための近代で、特殊な経験として語られていた。また、その他の職業を転々とする李貞喜はやや否定的なイメージとともに皮肉の対象として現れている。すなわち、彼女の英雄的な側面とモダンガール的な側面は常に分離され、どちらか一方がその時々によって強調されながら示されていたのである。他方、李貞喜の語りからは、多くの場合飛行機そのものは空を飛ばたいという「純粋な」気持ちとともに、より日常的な経験として現れていたことに気がつく。また、彼女に対するジェンダー的誤解や批判が氾濫していた中、李貞喜が発信した記事¹には、その行動の理由や様々な事情が明らかにされ、反論と釈明をしようとする態度が現れている。こうした点に注意を払いながら李貞喜が雑誌に寄せた文章などやそこから現れている彼女の行動に注目すると、飛行機を通したより「普通の」女性の近代経験と実践とは何であるかが明らかになると考えられる。

李貞喜にとって飛行機に乗ることはいかなる経験であって、彼女は人々の（主に批判的な）視線に対しいかなる態度で向き合っていたのだろうか。そこに現れている朝鮮人女性の近代、そしてジェンダー的実践とはいかなるものであったのだろうか。本章ではこうした問いに答えたい。

まず、第1節では、現在把握できる雑誌における李貞喜の文章やインタビュー記事について概観したい。各文章の形式および書かれた時期、そして内容を簡略にまとめることで、その特徴や目的を探ることに焦点を当てる。その上で、第2節と第3節では、それらに現れている李貞喜の考えや行動を近代、ジェンダーなどの概念とともに考察していきたい。第2節では、李貞喜が女性の置かれた状況やジェンダー規範に対していかなる意見を持ち、どのように向き合っていたのかを、第3節では李貞喜にとって飛行機に乗ることが持つ意味とは何であったかを示したい。また、多くの雑誌記事を残した李貞喜だが、彼女にとってメディアはどのような場であったかという点も合わせて考えていきたい。

第1節 李貞喜の雑誌記事について

まず、李貞喜が雑誌に寄せた文章や、インタビュー記事を次の表に整理しておきたい。

	雑誌名	年月	タイトル (原文が朝鮮語の場合日本語訳にした)	著者 (形式)	目的
1	別乾坤 (11)	1928. 2	十八歳處女飛行家 李貞喜嬢との 一問一答記	一記者 (対談)	李貞喜 紹介
2	別乾坤 (21)	1929. 6	青春の自慢私の寶物—何よりも沈着女流 飛行家李貞喜	記者/李貞 喜 (設問に対 する投稿)	有名人 探訪
3	別乾坤 (32)	1930. 9	一家一言	李貞喜 (設問に対 する投稿)	有名人 探訪 ・釈明

¹ ここでは李貞喜がテーマになった全ての記事ではなく、李貞喜自身が雑誌に寄せた文章や、インタビュー対象になった記事を意味する。

4	別乾坤 (33)	1930. 10	一問一答記 (2)	記者 (対談)	有名人 探訪 ・雑談
5	別乾坤 (39)	1931. 4	李貞喜嬢の自己公開状	李貞喜 (投稿)	釈明 ・後援
6	別乾坤 (66)	1933.9	嗚呼朴敬元嬢の惨事一夢のようなこと です	李貞喜 (投稿)	追悼
7	新女性 7 (9)	1933.9	李星鎔博士との約婚解消記一煩かった身 邊に対する私の公開状	李貞喜 (投稿)	釈明
8	*主婦の友 18 (11)	1934. 11	祖国愛に燃ゆる朝鮮生まれの飛行家	李貞喜 (投稿)	訪問 飛行
9	*旅 12 (7)	1935. 7	故郷を空から	李貞喜 (投稿)	故郷へ の思い ・訪問 飛行
10	四海公論 1 (6)	1935. 10	李貞喜嬢得意の郷土訪問飛行	R 記者 (対談)	訪問 飛行
11	朝光 2 (5)	1936. 5	青空で過ごした私の飛行苦難十年史	李貞喜 (投稿)	回顧

【表 8-1】 現在確認できる李貞喜の文章およびインタビュー記事

「*」 8 番、9 番は日本発行の雑誌における日本語で書かれた文章である

二等飛行士になる以前に書かれたもの

舞踊団をやめ、朝鮮に戻っている時期に書かれたもの

再び飛行士に戻った以降に書かれたもの

上記の【表 8-1】は現在把握できる李貞喜の文章などを発刊順に整理したものである²。11 編のうち 9 編は朝鮮発行雑誌におけるものである。そのなかで、李貞喜が書き手になった 6 編 (2, 3, 5, 6, 7, 11) と、インタビューの対象になって参加した 3 編 (1, 4, 10) がある³。一方で日本では『婦人の友』と『旅』にそれぞれ 1 編が残っている (8, 9)。

朴敬元の場合、彼女の活動当時朝鮮の雑誌に寄せた文章が見当たらない反面、李貞喜が多くの文章を残しているのは興味深い。その理由として、まず李貞喜は飛行士になった後に朝鮮に滞在した期間が長かったことが考えられる。李貞喜は 1930 年から 1933 年の間、飛行士としての

² 李貞喜が雑誌に寄せた文章や彼女に関連した記事は『別乾坤』に多数載せられている。『別乾坤』は教養の大衆化を狙った、示唆、啓蒙、趣味、女性誌のすべての機能を持っていた雑誌であった。また、朝鮮の体系的な女性誌『新女性』が 1926 年 10 月から 1930 年末まで停刊、『別乾坤』に統合されていたため、この時期に『別乾坤』が女性誌としての性格を果たしていたことも、李貞喜に関する記事が多く載せられたことと関係があるだろう。『別乾坤』『新女性』の刊行時期および性格については次を参照。

；キム・スジン「신여성담론 생산의 식민지적 구조 『신여성』」『경제와사회』비판사회학회, 2005 年 3 月, pp. 255-284、イ・キョンドン「『별건곤』과 근대 취미독물」『대동문화연구 (46)』, 2004 年, pp. 255-256。

³ 上記の記事の他にも、李貞喜に関する記事は多数存在する。本章では、彼女が書き手になるか、話者になっている記事だけを扱うことで、李貞喜の「考え」について考察することにしたい。

活動を一旦やめた時期（上海にいる期間含む）があるが、その間に書かれた朝鮮語の記事は9編のうち半数を超える5編である。この時期朝鮮のメディア、特に雑誌は李貞喜の「モダンガールの生活」に常に注目し、ゴシップ的な内容として取り上げていた。李貞喜は自分に対する皮肉やゴシップ性を持つ記事が掲載される際に、再び雑誌を利用して反論しようとしたと見られ、雑誌における彼女の文章が多い理由になっていると思われる。しかしながらその文章は、特定の時期に集中するのではなく、1929年から1936年までほぼ毎年出されており（1932年を除く）、活動期全般を通して文章を寄せていた点も見て取れる。ここには李貞喜に対する社会の関心が高かったこと、それによってメディア側も李貞喜をテーマにした記事を常に掲載しようとしていた点もあるだろうが、彼女自身もメディアを媒介に自らの声を出そうとしていた点が何よりも指摘できよう。

以下では、それぞれの記事が書かれた時期や、その内容を簡潔にまとめ、その性格と書かれた目的について考えてみたい。

（1）18歳処女飛行家李貞喜嬢との一問一答記

「十八歲處女飛行家 李貞喜嬢과의 一問一答記」『別乾坤（11）』1928年2月、pp. 74-79。

インタビュー形式のこの記事である。書き手である記者が李貞喜の自宅へインタビューに訪れた日時は、1927年12月13日である。李貞喜が三等飛行士免許を取得した後、朝鮮に一時帰国していた時であった。記事には記者との対話が直接話法として載せられているため、彼女の立場からの意見が伝わっている。このインタビューを通して李貞喜は幼年時代、出身学校、飛行士になりたいという夢を持ったきっかけ、その時までの経済的な困難について述べている。この記事を通して、李貞喜に関する基本情報が朝鮮の雑誌上で最初に明かされたといえる。この記事が掲載される前にも、新しく飛行士になった李貞喜のことは新聞に取り上げられていたが、この記事には記者が彼女を訪問した場面をそのまま記事に写すことで、現実感を伴ったとともに、本人による信頼できる情報として彼女の話伝えることができたと考えられる。

（2）青春の自慢私の宝物：何よりも沈着—女流飛行家李貞喜

「青春의 자랑 나의 寶物：무엇보다도沈着—女流飛行家李貞喜」『別乾坤（21）』

1929年6月、pp. 50-51

この記事が掲載されたのは、李貞喜が二等飛行士になる以前、まだ飛行学校に通っている時であった。もともと「青春의 자랑 나의 寶物（青春の自慢、我が宝物）」という見出しの記事は、社会著名人の「宝物」を尋ねたことである。李貞喜の他、舞踊家崔承喜、新聞記者、提琴家 [=バイオリンの演奏や教授・指導を職とする人]、漫画家、声楽家、画家などの職業を持つ人たちが投稿者であった。李貞喜の部分は書き手が李貞喜自身になっている。そのため、李貞喜が直接投稿した記事として分類できる。李貞喜は、飛行士の宝物として、飛行機、身体、沈着を挙げている。それぞれ、危険を前もって感知し避けるためである。

（3）「一家一言」『別乾坤（32）』1930年9月、pp. 68-69

この記事は李貞喜が石井漠舞踊団での生活をやめ、朝鮮に戻った後自動車運転手になろうとしていた時期に書かれた。この「一家一言」にも、何人かの有名人の文章を集めたものである。記事には具体的な質問の内容は書かれていないが、それぞれの職業を持つことにおいて大事なこと、また長所と短所（良いところと悪いところ）などが問われたと推測できる。

さらに、この時期すでに自動車運転手試験に挑戦していた李貞喜は「飛行家として空を飛びたくても飛行機がないので、できない状況である」と経済的な困難を表しながらも「自動車運転手になろうとする理由について聞かれても答える必要がない」と、その質問に対する答

えを緘口している。同時に「周りがどんな批評をしても、私は一層落ちてでも〔飛行士から運転手になろうとする李貞喜は「落ちた」と表現されていた〕最後の目的を達するまで奮闘する」という覚悟が記されている。この記事で李貞喜は、飛行士としての経験を伝えながら自負を表し、自分に対する批判に対する反論とともに、自らの努力が続いている点も強調している。

(4) 「一問一答記(2)」『別乾坤(33)』1930年10月、p. 13

社会有名人に対する一問一答を載せた記事である。この記事には、外科医朴昌薫、作家玄鎮健、弁護士金炳魯など10人が対象になっていたが、李貞喜はその中の一人であった。書かれたのは、1930年10月で上記の「一家一言」と同様、運転手試験を準備していた時期である。記事には飛行家李貞喜として紹介されている。各人に対しては、それぞれ異なる内容が問われたと見られ、李貞喜への一問とは「飛行家はどこかに行くと、まず何に目を配りますか」ということであった。これに対し李貞喜は「どこに行っても空を見上げる」とことと「飛行をすることが天気と大きく関係しているから」と答えている。

(5) 李貞喜嬢の自己公開状

李貞喜「李貞喜嬢の自己公開状」『別乾坤(39)』1931年4月、pp. 18-20

掲載されたのは1931年4月で、咸南咸興で月給取りの運転手生活をやめ、京城に戻りタクシーの自営業を始めた頃である。朝鮮人女性飛行士に対する人々の関心は常に存在し、李貞喜が運転手になったという知らせに対し、人々が疑問を持ったことは想像に難くない。こうした人々の疑問は、皮肉な内容の記事として現れることも屢々あった(第6章の第2節)。この「自己公開状」の目的は、ゴシップや人々の疑問に対し釈明をするためであった。李貞喜は人々の否定的で皮肉な視線に対し、説得力のある文章を以て自分の状況に対する理解を求めようとしている。また、ここには、その時までやや不明だった二等飛行士になって以降の出来事について明らかにしている。まず、舞踊家になったことや、それをやめざるを得なかった理由が崔承喜と石井漠との関係によるということ⁴、また飛行士としての就職を試みた結果、南京政府で承諾書もらったものの、渡航証明書が発行されず挫折したことなど、現在運転手になるまでの過程が詳細に説明されている。李貞喜はこの表明を通して、それぞれの出来事に対する理由を明確に述べ、さらなる誤解を未然に防ごうとすると同時に、飛行士として活動ができるまで努力する自分の状況を示そうとしていた。同時に、飛行士に戻るための資金集めに今後の支援を求める性格を帯びたものと考えられる。

(6) 嗚呼朴敬元嬢の惨事—夢のようなことです

「嗚呼 朴敬元嬢の 慘變—꿈 가튼 일입니다」『別乾坤(66)』1933年9月、pp. 8-9

1933年8月朴敬元の墜落事件の後、朴敬元を追悼する目的で書かれたものである。この文章では、李貞喜が語る朴敬元との関係や思い出を通して、何よりも朴敬元の女性飛行士としてのまなざしについて見るができる。また、李貞喜は、次のような一話を紹介することで朴敬元の性格や意思を評価すると同時に、彼女の死に対する自らの寂しさと悲しみを表している。

西洋のある英雄は「インポシブル [impossible]」という単語を辞書から抜き出したという一説もあるし、また世のなかでは「やろうとすれば出来ないことはない」という意味の言葉が流行しているが、敬元は次のようなことを言いました。

「やろうとすれば出来ないのが稀である。」

⁴ 崔承喜と石井漠に関しては第4章の p. 77 を参照

これだけを見ても、彼女の性格は凡人とは違っていたことがお分かりになるでしょう。彼女は世の中の全てのことに對して必死にやり抜けようとし、自分の心と精誠を捧げたら出来ないことは稀だと言っていました。逞しい意思です。そのため、いつも彼女には、自尊心と過大な自信があっただろうし、こうした点が彼女の長所である同時に、場合によっては短所としても現れることがあったでしょう。今までの彼女の絢爛な業績もそのような性格によりますし、悲しいことですが今回の惨事もそのような性格の結果だと見る事ができるでしょう。[.....]しかし、私はこれを持って、彼女を恨忘する心より、電光石火のようにぶつかり、涙を零せるような悲しみが先立ちます。

また、李貞喜は 1926 年から朴敬元とともに立川飛行学校に通っており、二人だけの朝鮮人女性であったため、二人が仲の良かったことは想像できるが、ここにも李貞喜が朴敬元と特別に親しい関係であったことが表されている。

我々が三等、二等飛行士の資格を得てから責任がより重くなるのと同時に、密かに人に自慢にもなる女流飛行家の榮譽を得るまで四年の間、ともに勉強して研究し、海のように青い空に向かって我々の闘志を広げて、手を叩き勇気つけながら進んできたことです。四年の間、同じ道を歩む同志だったからでもあるが、私たち二人はいかに仲良くなったのか、実の姉妹ように過ごしました。彼女は私の敬元姉さんでした。

李貞喜は、さらに、女流飛行士の立場と状況に関して「どの国でももちろん女性飛行士といえば珍しい存在であるだろうが、我が朝鮮ではもっと珍しい」ということで「密かに自慢にもなる」と同時に、その裏には「他人には理解できない様々な辛い経験」があったことなど、女性飛行士としての特殊性と、華やかに注目される裏面には苦勞があった点を明らかにしている。

(7) 李星鎔博士との約婚解消記—煩かった身邊に対する私の公開状

「李星鎔博士와의約婚解消記—시끄러운身邊에 대한 나의公開状」『新女性 7 (9)』1933 年 9 月、pp. 99-105

この論稿が掲載されたのは (6) 「嗚呼朴敬元嬢の惨事—夢のようなことです」と同様に 1933 年 9 月である。『別乾坤 (66)』における (6) は朴敬元の死に焦点が当てられた反面、『新女性 7 (9)』に掲載されたこの文章は、自らをめぐる「服毒自殺」の疑いや恋愛・婚約問題に対する釈明のため書かれたものである。李貞喜の「自殺未遂」を報道する新聞記事には、事業失敗や、失恋など様々な説が溢れていた。その後、各新聞にも李貞喜を代弁する記事が載せられたが、李貞喜はこの記事を寄せたことを通して「自らの声で」結婚説や、失恋に関してその詳細を明らかにしている。上海に行ったきっかけや、そこでの出来事、恋愛相手李星鎔との出会いと結婚の話が進むまでの過程、また結婚が破綻になったことに関する理由などについて言及している。

(8) 李貞喜「祖国愛に燃ゆる朝鮮生まれの飛行家」『主婦の友 18 (11)』1934 年 11 月、pp. 196-203

再び飛行士生活に戻った時期に書かれた記事である。日本の婦人雑誌に日本語で書かれた文章であるが、まず、自分自身に対する情報を詳細に記述している。日本で新たに始めた飛行士活動に先立って、自らの存在をアピールする目的があったと考えられる。家族関係や幼年時代、そして飛行士になるまでの話は、朝鮮語で書かれたいくつかの記事の内容とほぼ同じである。しかし、朝鮮の雑誌に寄せた記事で強調されたいくつかの内容は省かれていることに気がつく。

特に、後援者徐雄成について⁵、舞踊家時代のこと、上海に行ったこと、そして朝鮮での服毒をめぐる「騒ぎ」に関する内容など⁶、飛行士活動から見て逸脱だと思われる可能性のある内容が言及されていないことは、紙面の関係かもしれないが、意図的に除いたように思われる。さらに、李貞喜自らに関する情報を述べた上で、朴敬元との関係を強く訴えようとしていることもこの文章の特徴的なところである。朴敬元に関する思い出、また訪問飛行に関する朴敬元との対話を載せることで、訪問飛行の必然性と、朴敬元の遺志を引き継いだという「正統性」を強調しようとしているように見える。李貞喜はこの時期から満州訪問飛行を試みていたため、このような文章を通して訪問飛行に対する人々の理解と関心を求めるためであり、朴敬元との関係を強調することによる「朴敬元効果⁷」を期待していたのではないかと考えられる。

(9) 李貞喜「故郷を空から」『旅』新潮社、1935年7月、p. 112

『旅』という雑誌が朝鮮をテーマにした1935年7月号に掲載された記事である。「故郷に叫びかける」という欄には、朝鮮出身の有名人の故郷に対する感情や気持を描いた文章が寄せられている⁸。この文が掲載されたのは、訪問飛行の計画が決まり、準備に取り組んでいた時期である。「故郷を空から〔眺める〕」という飛行士ならではの題名で、飛行服姿で飛行機の前にいる李貞喜の写真も添えられている。

李貞喜はこの記事で、今までの自分の人生が「放浪記」であるとし、『旅』という雑誌のテーマに合わせて喩えている。また、女性として「ユニークな」仕事をしようとする時に生じる誤解やデマなどの障害や制約を「抗い難い」ものであるとしている。その上で、自身が朝鮮出身であるということ、つまり異郷にいるために朝鮮に対する哀愁、郷愁を抱いていて、朝鮮とは愛着の絆で結びついていると述べている。一方で、訪満飛行の計画のある自分にとっては、こうした旅愁や郷愁を考える余裕もないと言い、訪問飛行を実行することに対する強い決意を表している。

(10) 李貞喜嬢得意の郷土訪問飛行

R 記者「李貞喜嬢得意の郷土訪問飛行」『四海公論1(6)』1935年、10月、pp. 126-130。

1935年、11月の郷土訪問飛行（訪満飛行）を前にして行われたインタビュー形式の記事である。インタビューの日時は1935年9月25日午後7時、場所は朝鮮にある廣澤旅館であった。記者の質問には訪問飛行に対する気持や具体的な飛行予定、後援者について、女子の飛行士志望に対する意見、そして今後の結婚計画などが含まれていた。ここでも訪問飛行は「朴敬元の未完成な事業」として捉えられ「必ず成功する」という決意が現れている。さらに、女性の飛行士志願に対しては結婚、経済面での困難や、身体的な大変さがつきまとうため、徹底した覚悟の上で臨むべきであり、趣味や学んでおきたい技術として始めるだけならば賛成するが、飛行

⁵ 徐雄成について、朝鮮の雑誌に寄せられた文章では積極的に「恩人」であると表現していた一方、この記事では彼に関する話には触れてない。その代わりに、飛行学校に入学するにあたり「周りの親戚たちに援助をもらった」と、それが母親の努力によるものであったと書かれている。それは、日本の雑誌で朝鮮人同士の後援といった「民族的」繋がりを強調することを避けるためではなかったかという点が考えられる。

⁶ 舞踊家になってやめたことに関して、朝鮮の雑誌に寄せた文章では詳細に述べていたが、この記事では全く言及されていない。その代わりに、二等飛行士免許を取得した直後、飛行士生活をやめた理由について、運転手になるためであったと述べ、運転手になったことに関して、朴敬元や飛行学校校長相羽有と相談した結果であったと書かれている。朝鮮では運転手になった状況を「理解のない社会のせいであり」、飛行機を買うための「仕方がない選択」で「自らの努力」として強調していたのとは極めて対照的である。

⁷ 以前、朴敬元が訪問飛行を試みたことは日本社会で大きな注目を集めていた。李貞喜は朴敬元に比べ、日本での認知度は低かったと見られるが、その訪問飛行を朴敬元と結び付けることによって、同様の支援や関心が集められることを期待したためではないかと考えられる。

⁸ ここでの投稿者は、李貞喜の他、テナー歌手永田絃次郎（本名は金永吉）、舞踊家崔承喜などであった。

士という職業に就こうという考えに対してはやや否定的な意見示している。また飛行士になった動機などに関する質問もあったが、影印版において紙面の一部が切られているためその内容は確認できない。おそらく、ここでも小学校時代から飛行士になりたいという夢を持っていたこと、また学校を退学した後から飛行士になるまでの過程が書かれていたと推測される。

(11) 青空で送った私の飛行苦難十年史

李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」『朝光』1936年5月、pp.110-136

そのタイトルに現れているように、1926年に三等飛行士免許を取って、正式に飛行士になってから10年後に書かれた記事である。自ら飛行士生活をしてきた10年間を振り返ってみながら、過去の出来事や、それに対する気持ち、様々な思い出について書いた「原稿用紙200ページ余り⁹⁾」の文である。学歴や家族関係などに関しては、以前に書かれた彼女の文章や新聞記事などで、すでに明らかにされた内容が再び書かれている。また、幼年時代の状況や、飛行士免許を取る過程におけるエピソードや周りの人(祖母、兄、女学校の先生、友たちなど)との会話も詳細に記されていることで、その人たちの考えまでを知ることができる。それ以外にも、二等飛行士になって以来の舞踊家、運転手としての経験、その後再び飛行士になるまでのきっかけや過程について言及され、様々な李貞喜に関する情報が収録されている。李貞喜はこの時にも前年から延期されていた訪問飛行を再び準備していた。よって、飛行機を購入した後に安定して飛行士活動ができる現状、また訪問飛行に対する自らの抱負や後援者に対する感謝の気持ちも現れている。

以上、李貞喜が関わった11編の記事について簡略に考察した。では、李貞喜とメディアはどのような関係であったのだろうか。李貞喜の記事が掲載されている朝鮮の雑誌は主に『別乾坤』『新女性』のような、趣味や娯楽を中心にした大衆的な性格を持つものである。また、こうした大衆雑誌の読み手は、知識人や特定の階層の読者ではなく、朝鮮における「一般の」人々であった。すなわち、李貞喜によって書かれ、雑誌を通して発信された彼女の文章は一般の朝鮮の大衆に届いていたといえよう。これらの雑誌の特徴を考えると、李貞喜がどのような事柄をもって一般の人々の注目を集めようとしていたかという点、その発信が社会に及ぼした影響は何であったかが見えてくるだろう。特に徐智瑛が指摘しているように「1920年前後女性たちのメディアを通じた投稿は、よりジェンダー意識が見られるようになった¹⁰⁾」という面を念頭におくと、李貞喜の論稿を注目する過程で、そこに現れている彼女のジェンダー意識と、それに対する訴え方をも把握することができるのではないかと考えられる。それでは次の節ではこうした点について掘り起こすことにしたい。

第2節 李貞喜の主体性を問う

本論文の第4章の李貞喜の半生に対する考察に現れているように、李貞喜は近代教育を受けた女性で、自らの意思による選択を行った点で近代的女性としての姿を見せている。また、彼女が選択した職業は飛行士、舞踊家、運転手など、どれもが近代とともに登場し注目を集めたものである。こうした条件とともに、李貞喜は「近代的女性主体」として描かれていた。また、第6章で考察したように、それは主に「男性的で民族的な近代の実践者」「モダンガール」の2つに分けられよう。ところが、どちらにしても言説の作り手側の視点に偏り、李貞喜自身の論理と実践は看過されてきた傾向がある。また、両者のイメージにおける隔たりはナショナルな

⁹⁾ 『朝鮮日報』1936年5月1日夕3面。

¹⁰⁾ 徐智瑛「부상하는 주체들 : 근대 매체와 젠더 정치」『여성과역사』韓国女性史学会、2010年、p.203。

問題に関与しようとする朝鮮社会と身の回りにある経済的、ジェンダー的問題に対処しなくてはならない李貞喜の現実の間の齟齬によるともいえる。しかし、こうした齟齬は彼女が飛行士として「成功する」という結果によって埋められるものではない。両言説の隔たりの間にある李貞喜の生き方が、彼女の主体性を表す手がかりになる点が重要であるだろう。ここでは李貞喜が雑誌に寄せた記事に現れている「選択」と「対応」に注目しながら、彼女のジェンダー面でのアイデンティティと実践について探ることにしたい。

(1) 女性に課されたジェンダー的役割との葛藤

まず、女性が飛行士になることに対する社会の認識と李貞喜の選択に注目してみたい。李貞喜は、教科書に出てくる「士」の一文字が飛行機に見えたというほど飛行機に夢中になっていた。しかし、このような李貞喜の夢に対し周りの人々は幼い少女の「夢」としか捉えていなかった様子を見せている。例えば、高校の担任の先生は「あなたが飛行士になるのはあり得ない」と言い、兄は「弱質の幼い女の子では難しく科学的な勉強をすることはできない」という意見を述べていた。経済的な厳しさによる反対でもあっただろうが、それよりも「近代科学の先端にある飛行機」は「女性にできるはずがない」という意見が一般的だったことによるだろう。

第1章でも触れたように、19世紀末から女性の地位や権利に関して様々な動きがあったにもかかわらず、1920年代に入っても女性の社会的な地位は決して高いものではなかった。男女差別は存在し、女性の「最高の」役割は結婚を通じて実現するものであった。そのため、李貞喜の祖母は彼女に対し「女はどうせ政丞判書〔朝鮮時代の役職の一つ〕になることもできないし、学校に通おうが通うまいが、全ての女性は年頃になったらお嫁にいつて子供を生むのが当然であって、女性に学問は必要ない¹¹⁾」と言っていた。飛行士どころか女性が教育を受けることに対しても否定的な見解を示していた。このような祖母の発言は少し極端かもしれないが、朝鮮人女性が置かれた状況にはジェンダー的制約と限界が存在していたことは否めない。旧式の考えを持つ祖母はもちろん、妹への女性教育の必要性を認知していた兄たちも、女性が飛行士になることは不可能であるという限界を定めていたのである。彼らの見解に現れているように、飛行士というのは男性の職業であるという認識が一般的であったことは想像に難くない。しかし、李貞喜自身は「男性に手が二つあれば、女性にも二つある¹²⁾」という考えで、一般の認識や、女性に定められていた役割をそのまま受け止めることはせず、飛行士への道に進んでいったのである。彼女の男性も女性も手が二つあるため飛行機を操作することが可能であるという発言には、男女の間にある身体的な共通点が強調され、「同等に」捉えようとする見方が示されている。当時の女性の職業に対する議論において、女性に適した職業とそうでない職業は概ね区別されていたが、その区別の論理において月経、妊娠、出産など女性の身体と男性との「差」が取り上げられていた。この差は単純に「違い」として捉えられたのではなく、能力の有無や偏差にまで繋がっていた。社会の言説においてこうした男女の差が強調されていたことに対し、どちらにも「手が二つある」という共通点をより強調したことからは、当時のジェンダー規範を乗り越えようとする朝鮮人女性の姿が窺える。

¹¹⁾ 李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p. 115

¹²⁾ 『同垂日報』1926年9月24日5面。

李貞喜は飛行士になった後も、女性のジェンダー規範から逃れることはできなかった¹³。三等飛行士になった時にインタビューに訪れた記者が「結婚問題はどうか考えていらっしゃいますか¹⁴」と質問したことを始め、結婚は李貞喜に対するインタビューにおいて欠かさず登場する話題であった。こうした点にも結婚が当時近代的な女性に対する人々の重要な関心事の一つであったことが明瞭に示されている。家族内で祖母は引き続き「〔飛行士を〕やめて縫製を習いな」と言っていたといい「父兄達がたまにその問題〔結婚の話〕を話題に出」しているということからも、一般に家族内で娘に求められていたのは飛行士という近代や職業を通した自立ではなく、何よりも結婚であったことが見て取れる。一方、李貞喜は「私の大きな目的を達成するまでは完全に〔結婚を〕断念する」と述べ、当時の一般的な女性の生き方に縛られないように努力している姿を見せていた。

(2) 「モダンガール」批判に対する対応

李貞喜が雑誌に寄せた文章のなかで、もっとも社会のジェンダー秩序における葛藤が見られるのは「モダンガールの」生活をしてきた時期、つまり、飛行士としての活動が上手くいかず、朝鮮に戻っている間に書かれたものと思われる。第6章の第2節で考察したように、この時期には李貞喜の「飛行士時代」とは異なる外見や振る舞いに対し、批判的な言説が相次いでいた。舞踊家生活をやめ京城に戻った時期に断髪や厚化粧などをネタに李貞喜は見栄を張る女性として表現され、皮肉の対象になっていたのである。しかし、のちに李貞喜はこうした人々の批判に対し次のように釈明をする。

親が絶対許可しなかった髪の毛も切り（私の断髪はその時初めてしたことです）、その時までやったこともない化粧をし、華麗な衣服を着て鏡の前で身体や足を綺麗にしてみたりもしました。身体中が痛くて、脚気病を患う人のように足が腫れ上がっていても我慢して〔舞踊の〕勉強に励みました。それはもちろん私が朝鮮で有名な舞踊家になろうとする見栄ではなく、舞踊をして稼いだ収入で私の目的である飛行機を一台用意するためだったし、一方で〔舞踊〕の勉強をする間に、立川飛行場に行って飛行機の試乗もしようとしていたためでした〔……〕もしかすると、私は何の注意もせず、虚栄心を持って、まるで風に吹かれている花みたいにあっちに行ったりこっちに来たりするように見えるかもしれませんが、私は決してそんなに注意の無い人ではありません。今後いつだって徹頭徹尾、飛行家になろうとしています。舞踊家になったり自動車運転手になったりしたことも、その目的は素晴らしい飛行家になるためです¹⁵。

朝鮮のメディアには、李貞喜が虚栄心から断髪をし、外見を気にしているように描かれ、その姿は当時の「モダンガール」と交差していた。無論「モダンガール」の表象は主に男性の立場からのまなざしによって生成されたものではあるが、当時決して肯定的なイメージとして現れるものではなかった。李貞喜も批判的な視線の的である「モダンガール」として「何も新し

¹³ 第5章と第6章で考察したように、彼女たちの飛行士としての活動に関してはジェンダー規範が曖昧に作動している場合はあった。しかしながら完全に女性のジェンダー規範から逃れることができたとはいえない。

¹⁴ 一記者「十八歳處女飛行家 李貞喜嬢과의 一問一答記」前掲、p. 78。

¹⁵ 李貞喜「李貞喜嬢의 自己公開状」前掲、pp. 19-20。

いものを持っておらず、外見で人々を興奮させる美を持っているだけ、〔……〕¹⁶と類似するイメージで表象化されていた。この時期「モダンガール」などの近代的な女性に関するこうした風説は、定型かつ固定的にイメージ化されたが、主に男性知識人によって生産、共有されていたといえよう。また、こうしたイメージは雑誌などのメディアを通じて大衆に伝えられ繰り返し拡散されていった。李貞喜に関しても同様の現象が起きていた。李貞喜自身も自分に関する風説が広がって行き、事実のように定着することを警戒していたようであり、その対応としてメディアを通じた「反論」を繰り返し広げたのではないだろうか。

上記の李貞喜の語りからは、舞踊家になったのはモダンガール的な生活を追求するためではなく、飛行機を購入するためであること、また舞踊家生活は見栄っ張りのように見えるかもしれないが実際には体力的にも大変な「仕事」であること、さらに、こうした状況に頑張っている自身の状況を伝えようとしていた点が現れている。李貞喜だけではなく、当時のモダンガールに対しても皮肉や批判の声が高かったのは、彼女たちの「実態」が見栄をはる存在であったためではなく、伝統的な女性像から離れていく外見や行動に対する不安や警戒心があったからであろう。こうした不安や警戒は批判として現れ、近代的な女性たちは女性のあるべき姿に反するものとしてイメージ付けられていったのである。しかし、李貞喜はこうした批判に同意したり迷いや挫折を見せたりするのではなく、自分に対する社会のまなざしのなかにある誤解を指摘し、自らの状況と行動の理由を示しながら意思を貫徹しようとする対応を見せていた。

さらに、運転手という職業や運転手になった自分に対する人々の疑問や非難混じりの視線に対しても次のように語っている。

今まで空中鳥人だの空中女王だの皆さんに多く愛されていた私として、路上で誰でも 1 円だけくれば、あちらこちらへ呼ばれていく自動車運転手になってみたら考えると、以前より何百階も落ちた人になったような気がします。しかし、冷静に考えてみると、飛行士でも自動車運転手でも、少しも異なるところがないでしょう。ただ、通う道が一つは空中であって、片方は陸地であること、またその機械が一つは飛行機、片方は自動車という違いがあるだけです。また、今のところ空中を通う人が珍しいため飛行士といったら誰もが不思議に思う一方で、自動車運転手はその数が多いので誰もがつまらなく考えているだけです。私たちが何十年も前に初めて電車や汽車、または自動車を見た時、いかに不思議に思ったのでしょうか。今は電車運転手や自動車運転手を普通に見るけれど、初めの頃は今の飛行士を見る視線と同様、不思議に考えていたはずで。そうだとすれば、私が飛行士になっても自動車運転手になっても、人として以前より少しも〔格が〕落ちたわけではなく、職業として何でもするようになったことではありません¹⁷。

運転手李貞喜に対しても、人々は「空から落ちた仙女」「飛んで這う」という表現をしながら「飛行士も仕方がない」という意見を示していた¹⁸。しかし、上記の引用文のように、李貞喜は飛行士と運転手という二つの職業を冷静に比較しながら、自らが運転手になったことが気ま

¹⁶ 城西人「現代的(모-던) 處女-모던걸·모던뽀이 大論評」『別乾坤』1927年12月、p. 117。

¹⁷ 李貞喜「李貞喜嬢의 自己公開狀」前掲、p. 18。

¹⁸ 李貞喜「靑空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p. 132。

ぐれな行動によるものではなく真面目に考えた上の選択である点、さらに職業としても「格が落ちた」のではない点を伝えようとし、それゆえにどんな批判があっても気にせず続けていくことができるという職業意識も同時に表している。自分に対する批判の裏面にある社会のジェンダー規範に対し、そのまま頷いて順応すること、もしくはひたすら非難をするという感情的な対応をすることもなく、自らの意見を論理的に表すことで社会の人々に理解してもらおうとする試みが現れているのではないだろうか。こうした試みは、既存のジェンダー規範や、男性知識人に対する積極的な挑戦や抵抗として表したのではなく、また男性性と女性性を互いに対立するものとして捉えたり、どちらかを他者化したりするような態度を見せるのでもなかった。李貞喜は職業意識を持って職業に応じるという、第二の意味のモダンガール¹⁹の実践者である自分をアピールしながら、新しい女性性を規定し、女性性と男性性の間の境界を少しずつ崩していこうとしたのであり、徐々に既存のジェンダー規範に変化をもたらすための努力であったと理解することができよう。

(3) 女性が晒された「危険や誘惑」に向き合って

「女性運転手さん、いくつなの。」

「こんなに遅い時間に呼んだので、お腹も空いていただろう。蕎麦屋さんに行って蕎麦でもおごりたいけど、どうかい。運転手さん、いや飛行士さん。」

李貞喜が運転手をしている時に経験した男性客による「ひやかし」である。「より深刻な」場合には、料金払いを口実にして料理屋の中まで李貞喜を誘うことや、助手なしに一人きりで来るように要求することも頻繁にあったという。当時車を呼ぶ客というのは、大邸の場合「料理屋に行く人、もしくは不良青年」であって、女性運転手を呼ぶということには「必ず理由がある」と李貞喜は判断していた²⁰。飛行士から運転手になったこと、さらに女性運転手としての特殊性が働き、李貞喜の運転手生活は容易ではなかったと見られる。しかし、次の文には、こうした状況に対する彼女の対応が示されている。

女性に対するひやかしはどこにいってもないわけではないでしょう。しかし私は普通のバスガール〔女性車掌〕よりは良い状況のようです。酔っ払いや不良者みたいな人がいると時々困るような場合もありますが、営業者としてそれくらいは覚悟したものだからあまり困難に思いません。夜中女性一人が自動車に乗車したら気をつけなければならないことが多いそうですが、私は自分が運転手であり、車は私の思う通り操縦するのだから、どんな危険や誘惑があっても、少しの心配もありません。そのような場合には、何処でもそのような人を下車させることができるし、人の多い場所や警官のいる場所に行くことができるからです²¹。

¹⁹ 「男性と平等な位置で、男子と同様の条件で生活するという肯定的な意味のモダンガール」第1章の第2節参照。

²⁰ 李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p. 132。

²¹ 李貞喜「李貞喜嬢의 自己公開状」前掲、p. 20。

ここには、女性が運転手を務める故に、弱者となり得る状況が「危険や誘惑」だと表現されている。李貞喜の語りのように女性車掌を含む職業婦人たちは、男性客の視線では純粋に職業を持ってその任務を果たす存在とは捉えられず、セクシュアリティの対象になりやすいといった悩みを抱えていた。実際バスの女性車掌によるとバスにはいたずら客が多く、彼らは車掌たちの「出勤、休みのスケジュールまで把握していて、外見の良い〔綺麗な〕車掌が乗務する日にはいたずらが酷くな」という状況が生じていた²²。百貨店のエレベーターガールの場合も、いたずら客にほっぺたを撫でられ、手首を掴まれることがあっても「騒いでも証拠のないいたずらで、目撃者もない事件だから恥をかくことや名前が知られるのが心配で、涙を飲み込みながら我慢す²³」るとあり、職業婦人たちは男性客のいたずらに無防備な状況で、対策や解決も上手くできない場合が多かったことが分かる。

李貞喜の語りにも、女性運転手が男性運転手と同様の職業であるにもかかわらず、女性であるために「限界」を持っていた点、その限界とは性的に対象化されることであった点が現れている。無論これは、女性自身が持つ限界というより、社会のなかで生じたジェンダー的不均等による限界だといえよう。実際に男女の職業を区別することにおいて、その「身体的な差」が一つの基準となっていたことについて既述したが、身体的能力の差が存在するというより、職場に出た女性たちがセクシュアリティの対象と考えられる可能性に対する憂慮が大きく作動していたためであろう。上記の文の「女性に対するひやかしはどこにいてもないわけがないでしょう」という最初の文からは、李貞喜は朝鮮社会での女性の立場、つまり女性が社会的弱者である状況を認識し、かつ認めていた様子が現れている。しかし、これに対し批判をするというより「営業者としてそれくらいは覚悟したのだからあまり困難に思いません」という意見を表している。こうした点は職業婦人として持つ職業意識として捉えることができるだろう。また、次のような対応も用意していた。まず、危険な状況を避けるために、夜遅くは必ず助手を同行し、性的な冗談は助手に相手をするようにさせ、自分は運転にだけ集中し、「怪しげな」客に対しては他の車を呼ぶようにしていた²⁴。また、上記の引用文には自ら運転して安全場所に移動するという対策も提示されている。こうした彼女の語りからは、朝鮮社会で女性が社会的弱者であるという支配的ジェンダー規範が直ちに変わることは想定されていないが、日常的な抵抗を通して乗り越えようと努力していたことが見て取れる²⁵。さらに彼女は、自分の結婚などに関する人々の興味や誤解に関して次のように釈明している。

こんなに飛行士や運転手の仕事だけをしていると、結婚はいつするのということですか。家族や他の人たちも結婚するようにといつも勧告していても、私が到底話を聞かないか

²² 少女車掌金仁淑「職場少女の抗議書-발등과拾圓」『女性3(7)』朝鮮日報社出版部、1938年7月、p. 83。

²³ 昇降機手張明熙「職場少女の抗議書-處女는 수접다」『女性3(7)』朝鮮日報社出版部、1938年7月、p. 84。

²⁴ 李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p. 132。

²⁵ 一般に、弱者の強者に対する抵抗として二つの種類が推定されている。第一は、組織的な革命を通して支配権力の打倒を目的とする抵抗である。これは「権力のあるところには抵抗がある」「抵抗は権力に対して外側に位するものでは決してない」とことと、抵抗に革命の可能性を見出しているフーコーの説に基づく。第二に、日常的に行われる、革命の意図を持たない抵抗である。社会的弱者の日常的抵抗について論じたスコットの著書がある。彼は、フーコーのように革命の意図を持っているものだけが抵抗と称されることに対して疑問を抱き、より日常的でささやかな個人的な行為をも抵抗の範疇に入れた；松田素二『抵抗する都市』岩波書店、1999；ミシェル・フーコー（渡辺守章訳）『知への意志（性の歴史Ⅰ）』新潮社、1986；Scott, James C, (1985) Weapons of the weak: everyday forms of peasant resistance, Yale University Press.

ら、今は私が何かしらの不具者〔性機能障害を持つ人〕だと言う人も多いです。しかし、私は不具者なんかではありません。私の目的としたところがあるため、単にまだ結婚を忌避するだけでしょう²⁶。

女性飛行士李貞喜の結婚計画は常に人々の関心の対象であったが、それをめぐって、生殖能力に障害があるという噂まで広まっていたようである。モダンガールであれ職業婦人であれ、女性は誰もが結婚を求めているという考えが「普通」だと認識された時代であるからこそ、長年結婚をしない李貞喜は「身体的に問題がある」という噂に繋がっていたようである。こうした噂に対しても事実ではないこと、自らの目的、つまり飛行士として成功するまで自らの意思による選択であるという面を強調していることから、常に当時のジェンダー規範のなかで戦っている姿と、悩むばかりではなく積極的に誤解を解き自分の立場を釈明するために努力をしていた姿が現れている。

(4) 恋愛や結婚をめぐる誤解に対して

このように、目的を叶えるまで結婚はしないと云った李貞喜だが、結婚破綻説で話題になったことがある。彼女の結婚に常に興味を示していた人々は、こうした点を見逃すことなく、熱い関心を寄せていた。

李貞喜嬢もこの間服毒自殺をしようとしたが未遂になったという。獨逸医学博士で今上海にいる李^リ星^{ソン}鎔氏と恋愛している関係だけど、その間に何かの悲しいことが起き、人生を悲観しているそうだった〔＝自殺を図った〕というが、真偽は未詳である²⁷。

李貞喜の自殺に関するニュースはその真偽が確認できなかったまま、恋愛、破談という話題に広がっていた。また李貞喜は失恋で自殺まで図ろうとする女性として描かれているのであった。その後朴敬元の死と偶然にも時期が重なっており、朝鮮人女性飛行士に関するニュースはしばらくの間朝鮮のメディアを「騒がしく」していた。その「騒ぎ」から一ヶ月後、雑誌投稿を通して李貞喜はこの件についての釈明を試みる。「李星鎔博士との約婚解消記」では、李貞喜が書き手になり、李星鎔との関係、破談になった過程と自殺を図ったことの真偽について次のように説明している。

〔李星鎔に対し〕もしあなたの理想にかなう女性がいれば、現在同居するドイツ人女性と別れほかの女性と正式に結婚する勇気があるかと聞いたら、〔李星鎔は〕「現在ドイツ人女性は民籍もなく、今まで形式的に同居しているだけで問題にならない。今でもそのような女性がいたら直ちに結婚し、本国〔朝鮮〕に戻って暮らしたい」と言いました。私はそのような彼の話が本気だと信じ、私〔李貞喜〕と結婚するのはどうかと聞いたら、彼はとても喜んで〔……〕

²⁶ 李貞喜「李貞喜嬢の自己公開状」前掲、p. 20。

²⁷ 「佳人の受難時代」『三千里 5 (9)』三千里社、1933年9月、p. 76。

上海に行って李さんとともに朝鮮へ戻ろうとしたら、李さんは日にちを何度も延期し、その行動の怪しさを疑って再度問い詰めると、まさかのことでドイツ人女性は民籍が確実にあって、そのために迷っていたのでした。〔.....〕さらに、平壤出身のある女性とも密かな関係でもう子供までいることに気づきました〔.....〕その時の悔しさを考えると、どんな酷いことでもやっただろうが、それも仕方がないため、李〔星鎔〕さんとの関係はただ一場春夢と捉え、婚約を取り消しました〔.....〕²⁸

一般に「失恋」「李さんに振られた」というなど、新聞紙面を賑わせたスキャンダルとは異なり、実際には結婚計画を立て慎重な選択による出来事であった。李貞喜は、結婚の話になった経緯、その後破談になった理由を自ら公開することで、人々の疑問を解消すると同時に、これ以上に事実とは異なる噂が広がるのを防ごうとしていたと考えられる。しかし、こうした表明の内容は、問題の責任は相手側にあることをアピールしながらも、彼女側にとっても恥となり得る危険性を孕んでいる、あくまでもプライベートな出来事に関する「暴露」であった。こうした破談などの出来事がある場合、特に女性側は「家の恥」に繋がる可能性まであり、その事実を隠そうとしていたのがより一般的であっただろう。また、女性が恋愛や破談というプライベートな生活を自ら明かすことは、当時の社会的雰囲気では決して容易でもなく、なおかつ肯定的な視線で見られる行動ではなかった点は容易く想像される。こうした行動は、女性の「一般的な」ライフスタイルとは異なることであった点で、再び批判される可能性があった²⁹。しかし、結婚が破談になった時に李貞喜が表した態度からは、こうした「一般の」ジェンダー規範や世の中の視線を気にせず、自らを弁護しようとする逞しい行動力が見られる。例えば、主に「失恋した」「李星鎔に去られた」など結婚が破談になったことに関する噂に対し、その理由が「李星鎔の複雑な女性関係」であったと強調していた。無論、その言い方には李貞喜自信が「被害者」であることは適切に強調されているが、婚約を破ったという点に関しては「男性に振られた」という被害者の立場ではなく「相手の女性関係が改善される見込みがないため、自ら別れの宣言をした」と、自ら選択した結果であったことがアピールされている。自殺未遂に関しても、自らのアイデンティティを次のように明らかにしている。

そのことを考えたら悔しくて自然に食事をとることができなくなり、よって眠ることもできませんでした。〔.....〕そのように衰弱し興奮した状態で何日間か船に乗って家に戻ったら、私を愛する父親はこの世を永遠に去ってしまい〔.....〕1日5分も眠れない状況になったので睡眠薬を少し飲むつもりだったのが、過量に飲んで一時的に精神が昏睡状態になってしまったようです〔.....〕私は無論女性であり弱い人間ではありますが、死ぬことをそれほど怖がってはいません。しかし、貴重な身体をそのように無価値に一介婚姻問題で自殺することは決してありません³⁰。

²⁸ 「李星鎔博士와의約婚解消記-시끄러운身邊에 대한 나의公開狀」『新女性7(9)』開闢社、1933年9月、p.102。

²⁹ 羅蕙錫が離婚後「離婚告白狀」を投稿し、崔麟を相手に妻権侵害に対する慰謝料請求訴訟をしたことがあるが、その後も彼女に迫ってくるのは非難や批判であった。；「離婚告白狀, 靑邱氏에게」『三千里6(8)』三千里社1934年8月、「여류화가 나혜석 씨 최린 상대 제소」『東亞日報』1934年9月20日朝2。

³⁰ 李貞喜「李星鎔博士와의約婚解消記-시끄러운身邊에 대한 나의公開狀」前掲、p.103。

彼女の語りからは、弱い女性ではあっても死を恐れてはいないが、婚姻問題のような「ささやかな」ことで命を無価値に捨てるような存在ではないということが確実に示されている。メディアでは李貞喜が恋愛や失恋によって自殺を図ろうとする、軟弱で男性の行動に振り回される受動的な女性として描かれていた反面、破談は自らの選択であった点を強調し、噂に積極的に対応しようとしている李貞喜の態度からは、一人の主体女性として社会の言説に対する抵抗と実践が現れている。

ちなみに、ここで李貞喜の結婚観や貞操観念を察することができる。まず、結婚に関して慎重な態度を見せていた。当時の新女性たちが妻を持つ男性と恋愛関係になったり結婚までしたりしていたのとは異なり、李貞喜は恋愛相手の妻の国籍のことを気にし、結婚に先立って離婚することを要求していたのであった。また「両親と兄たちもいて、また李さんのことをもう一度確かめてみるために」という慎重な態度を見せている。また相手について確かめる過程で「我が家もそちらの家も本来世道があって、家柄も互いに損することがなく、両家ともかなり良くて」と家柄を比較したことから、やや伝統的な思考や振る舞いを見せている。こうした結婚観に関しては、エレン・ケイ的な恋愛観を持つ当時の多くの新女性たちとはやや区別される。また、貞操観念に関しても同様である。李貞喜が三等飛行士になった後、後援を申し出できたある貴族に対し「体を狙う悪魔」と表現し「私のみさおを犠牲にして飛行術を研究したくはなかった。黄金は回って回る水車のようなものである。私のみさおは一度失ってしまうと、永遠に戻らない貴いのである」といい³¹、女性の貞操を守るという問題に関しては保守的な立場であったことが見て取れる。

他方、結婚を進める過程で見た態度に関しては積極性を見せている。まず、結婚の話を先に切り出したのは李貞喜の方である。親によって決まった相手と結婚することが当たり前だった朝鮮社会で、自ら男性に積極的に求婚した点は女性のライフスタイルにおいては相当の革新的行為であっただろう。つまり、李貞喜は、女性の地位や自立、そのための社会活動や職業意識に関しては進歩的な面を見せていたが、結婚や貞操観念に関してはやや保守的な立場であったといえる。しかしながら、こうした保守的ともいえる自らの立場を貫徹しながらその意見を積極的にアピールしていた点で、社会のジェンダー秩序に関して同意と抵抗を同時に保っていた様子が窺える。

以上の考察のように、李貞喜は女性に対する一般の認識、また女性に課されたジェンダー規範に対する挑戦を常に試みていた。彼女の人生における様々な選択と対応は、社会のジェンダー規範を無視した上での行動というより、そのなかで悩み抜いた結果であったといえよう。女性であるから不可能であるという家族の意見に反論し、ゴシップ好きの言説の作り手と向き合い、不穏なパトロンや男性客のひやかしに立ち向かっていた。また、飛行士として成功を求めながら社会的偏見や無理解な人々を説得するために雑誌投稿をするなど、社会のジェンダー秩序と戦い、合意点を見つけ出そうと努力していた。つまり、彼女は当時のジェンダー秩序のなかで常に葛藤し、社会的偏見や矛盾を経験していくなかで、妥協と挑戦を反復しながら自らのアイデンティティを構築し、人生を作りあげて飛行士という夢を叶えることができたのである。こうした李貞喜の考えや行動は、すぐに朝鮮社会の変革に繋がったわけではないかもしれない

³¹ 李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p. 129.

が、少しずつ女性の限界や当時のジェンダー規範を乗り越えようとしていた点から、女性の行動する力（エイジェンシー）として捉えることができる³²。

第3節 李貞喜が語る飛行機という近代

（1）空、現実を離れたような特別な場

貞喜、鳥人よ、飛びなさい、飛びなさい。あの雲の奥まで、あなたの霊と肉身を飛行機に乗せて、燕のようにひっそりと飛びなさい。

あ！貞喜、あなたは最近あなたが目的としたところを忘れたのか。どうして懈怠で放心するのか。そうしたらあなたの成功の日は来ないということを知らないのか。

今日も勉強している時間に、飛行機が飛んだ。私は嬉しくて、気を失って見つめていた。しかし「私はいつ」と思った時には、どんなに頭が重くなったのか³³。

上記の引用文は李貞喜が女学校時代に描いた日記の一部である。雲の奥まで、鳥のように飛びたいという願望の切実さが現れている。いったい何が彼女にこのような夢を持たせたのであろうか。なぜ彼女はこれほどまで飛行機に憧れていたのであろうか。「空に雲が飛んでいるのを見ても一緒に行きたかったし、トンビが飛び回っているのを見ても羨ましかったです³⁴」ということから、最初は自然の中を飛んでいるものに対する美しさ、またそれに対する憧れによるものだったと思われる。そして、自然物に対する漠然とした感情だったものが、スミスや安昌男の飛行大会を見たことで、衝動に変わったと考えられる。空を飛ぶ飛行機は李貞喜に「快さ」を与えたのが、単に飛ぶものに対する快さであるだけではなく、人間の限界が解決される可能性を提示したという爽快感でもあっただろう。その後名古屋飛行学校主催の飛行大会で「陸地を離れ 10 分間空中の人になった」という実際に飛行機に乗った経験は、さらなる快感に繋がり、その夢を支える動力になったのではないだろうか。ところが、李貞喜の語る飛行機は「肯定的な」側面だけではなかった。李貞喜は名古屋飛行学校の冒険飛行大会に参加時について、次のように語っている。

昨年の夏には、日本名古屋飛行学校上原氏の地方巡回冒険大会が京城で開かれた時、彼を訪ね弟子になることを志願し、そのグループとともに、南北鮮を周りあらゆる苦勞をして、全羅南道裡里で、同校先生福永氏が墜落惨死した時、八字にない³⁵屍体まで片付けてあげて、その後上原氏について大邱まで行って、死ぬほど苦勞ばかりして戻った後には、李基演氏の練習場に行って、一ヶ月間も飛行機清掃をしました³⁶。

³² エイジェンシー（行為する力）とは、社会の構造や秩序のなかにあるものとして想定されながらも、それらと交渉し、改善をもたらす可能性を持っている行為主体のアイデンティティとその実践として捉えることができる；末廣幹「エイジェンシー」池上善彦編『現代思想:現代思想のキーワード28（3）臨時増刊』青土社、2000年、pp. 52-55。

³³ 一記者「十八歳處女飛行家 李貞喜嬢과의 一問一答記」前掲、p. 76 における李貞喜の日記。

³⁴ 同上、p. 75。

³⁵ 自分の運命にはないこと。つまり、ありえないことが起きたという意味。

³⁶ 李貞喜「十八歳處女飛行家 李貞喜嬢과의 一問一答記」前掲、pp. 75-76。

名古屋飛行学校飛行団とともにした時期の最初の飛行機経験は、具体的に「あらゆる苦勞」「〔福長の〕屍体まで片付けて」「死ぬほど苦勞」と表現されている。この時期メディアに映った李貞喜は一見華やかな経験をしているように映っており、苦勞とは随分遠いものであった。しかし、李貞喜の語りからは、飛行機という経験は愉快的な経験である一方「精神的に敏感にな³⁷⁾る原因ともなり「いつ死ぬか知らないため、飛行機に乗る前には必ず新しい下着に着替える」という「悲哀」を含んでいたように³⁸⁾、複雑な感情が呼び起こされる経験でもあった。飛行団に関わってから間もない頃、一人の飛行士の墜死を目撃したため、飛行に対する恐怖も少なくなかったと思われる。だが、複雑な感情があっても飛行機に対する思いは簡単に諦められるものではなかったようだ。李貞喜の家族に送った手紙の一部には福長の墜死に対して次のように書かれている。

副永の死はいかに爽快な死でしょうか。部屋のなかで薬湯罐を抱えて死ぬというそんな死に比較するものでしょうか。一度生まれ一度死ぬことは、人生において誰もが経験することであって、そこにはただ時間の問題だけがあるでしょう。その時間を少し延長するために、自ら目的したところを途中でやめるのは、いかに卑怯な人間であるでしょう。だから、私は福長さんの死は尊敬できるような死であると考えております。敵軍の爆弾の中からも生き戻ってくる兵士がいて、平坦地でも落城して命を失うことがあるのではありませんか。飛行機だったら全て危険なものでしょうか。あまり心配しないでください³⁹⁾。

ここには、飛行機は必ずしも墜落するのではないということを強調し、家族を安心させようという試み、そして目的としたことを最後までやり遂げるといふ彼女の意思がアピールされている。同時に、飛行機事故による死までも「爽快」であり、福長の死は一般的な死とは異なる「尊敬できる」ものとして記していたのであった。実際の経験を通して飛行機の持つ危険さを十分感知した後であっても、飛行機に対する憧れは簡単に断念できるものでもなかったのだ。なぜ苦難や危険を顧みず、このように爽快さを強調することができたのであろうか。

空を飛ぶということは、旅人の旅を思うが如くにも、煩わしい地上の羈絆から逃れ去らん為にも、しかし、一度天井に翔け昇れば、遠い地平の彼方には私をさし招くものがある⁴⁰⁾。

上記の引用文にあるように李貞喜にとって空というのは、旅のように気持ちが一変することになり煩わしい現実が忘れられる場、つまり「日常と異なる特別」な場所だったのである。同時期、京城における百貨店が「息苦しい現実」とは異なる場所であった点で、人々の関心の対象となり、さらに近代が体験できる場所であったことと同様の文脈であったろう⁴¹⁾。無論、百貨店を利用できる人に比べ、飛行機に直接乗ることができる人は限られていたであろうが、その空間で近代の効果が現れたのは同様の現象であった。

³⁷⁾ 同上、p. 78。

³⁸⁾ 李貞喜「十八歳處女飛行家 李貞喜嬢과의 一問一答記」前掲、p. 78。

³⁹⁾ 李貞喜「青空에서 보낸 나의飛行苦難十年史」前掲、p. 124。

⁴⁰⁾ 李貞喜「故郷を空から」前掲、p. 112。

⁴¹⁾ 拙稿『植民地期京城における百貨店とその社会的な影響－朝鮮人の消費文化やライフスタイルの変化を中心に－』一橋大学大学院言語社会研究科修士論文、2011年1月、pp. 58-59。

(2) 健全な身体と精神、そして飛行機

また、飛行機が常に危険を含んでいたことは事実であったが、これらはいつ死ぬか知らないことに対する恐怖だけではなく、身体に対する自覚に繋がっていた。

飛行家の生命のことでしょうか。**飛行家の生命は目と耳だといえる**でしょう。音楽家が声帯に問題が生じると、天下名楽家としても仕方がないことのように飛行家としては目と耳が健全ではないとしたら、それほどの危険はありません。エンジンの音に少しでも不注意しても墜落するだろうし、目を少し不注意にしても方向をなくして大変なことになります。また、食べ物は誰よりも**栄養のあるものを食べないとならないし、睡眠をきちんと取らなければなりません**。また、私は女子だから飲酒の問題はないですが、男性飛行士として万が一、お酒を飲んで、寝るべき時間に睡眠をとらないと大変危険なことです⁴²。

飛行士としての肝心なところについて、李貞喜は目、耳などの「健全な身体」である点を強調している。身体は、飛行機故障などの危険を未然に防ぐために、栄養や睡眠などで統制可能なものと描かれていた。「どのような身体（肉体）を持っているかというのは、個人の能力と潜在性、社会における階層的な位置、ひいては人柄までを規定する基準になり、身体は、個人にとって統制可能な一つの対象であり、資産として整備されるようになった」というジャン・ボードリヤールが指摘したように⁴³、彼女の考えでは身体が自己管理の対象として捉えられるようになっていたのである。さらに下記の引用文では、身体とともに精神や胆力などといった飛行家になるための様々な前提について語られている。

精神だの、胆力だの、全てが飛行家の宝物であろうが、飛行家の宝物というのはこれらが全て完全だということを前提にしているから、是非とも宝物を取り上げてというなら、最後に沈着を取り出すことができます。鼻が完全で耳が完全でどこかに故障が出たことに気づいたとしても、最後に沈着さをなくすと、短い間に命をなくすことになるでしょう。墜落して悲惨に命を失う人がいるが、彼らは沈着を失ったのです。飛行中に故障が出たとしても、機関全体が破壊されるほどの故障はそれほどないから、故障が出たらなおさら沈着にし、不時着陸をするところを探さなければなりません。考えてみてください。空中でドタバタしたら生きることができるのか。これは私の考えだから他の飛行家がそうじゃないとしても仕方がないでしょう⁴⁴。

ここで李貞喜は、身体的な条件などのともに沈着さの重要性を強調している。大衆雑誌において興味を引くような記事のなかで、真面目に「沈着」を強調している彼女の語りからは、飛行機に単に話題性を付与しようとした社会の関心とは異なり、真剣に向き合おうとする態度が感じられる。一見華やかに見える飛行機。李貞喜の飛行士になりたいという夢の始まりは、快感や憧れなどの「明るい側面」にあったに違いない。また当時のメディアにおいても飛行機は明るい側面が主に強調されていた。しかし、ここでより重要なのは、飛行機に乗る実際の経験を通して、李貞喜はその裏側にまで気がついたことであり、自らの憧れと現実との間で対策を

⁴² 李貞喜「一家一言」前掲、p. 68。

⁴³ ジャン・ボードリヤール（塚原史訳）『消費社会の神話と構造（新装版）』紀伊国屋書店、2015年、p. 68。

⁴⁴ 李貞喜「青春의 자랑 나의 寶物」『別乾坤（21）』1929年6月、p. 50。

考えていたことである。そして、華やかに見える部分だけを見せかけるのではなく、自らが感じた飛行機について「これは私の考えだ」として素直にアピールしたことからは、飛行士になって間もない頃でありながらも、一人前の飛行士として、自信にあふれた姿が窺える。

独立後韓国で「女性と飛行士」というテーマで講演した李貞喜は、飛行機に乗る経験を次のように述べたという。

飛行機に乗って空に飛び上がったら、数え切れない雲がある。それを掬って飛行機にいっぱい載せて降りてきて、部屋に敷いてその上で布団代わりに眠った。

李貞喜の言う飛行機経験とは、民族的な問題よりも、ジェンダー的差別の克服というよりも、このように語られていたのである。また、この時講演に集まって李貞喜の話を聞いた女子学生たちは、その夜から飛行機に憧れを抱き、空を見上げるようになった⁴⁵。李貞喜の語りからは、飛行機に乗ることがいかに楽しくて嬉しくて快い経験であったかという点が伝わってくる。女性飛行士の近代経験というのは、飛行機に乗ったこと自体に求めることができる。また、空に対する憧憬、雲に触れた感情などが、植民地であろうが、女性をめぐる環境だろうが、李貞喜自身が置かれていた日常を超える経験として存在した点にあるといえよう。単に、新しく近代化的な飛行機に誰よりも先に乗ったからではなく、こうした点まで視野を広げ経験できたという点が、彼女の経験が先駆的だといえる根拠になるのではないだろうか。さらに、彼女の経験は愛国心や朝鮮の近代に繋がる側面も無論存在したが、「好きでやった」という自らの欲望を表出し実行した点、家にいるべき女性像を超えて身体の重要性に気づくことができた点、また好きなことをやるためにはどんな苦労があっても乗り越えていこうとした点で、当時を生きた女性の近代経験だといえよう。

小括

本章では、主に李貞喜が雑誌に寄せた文章やインタビュー記事を中心に考察した。そこには、李貞喜という一人の女性が覗いた社会的環境、またそれに対する気持ち（不満などを含む）が如実に現れている。まず、それぞれの文章の形式、書かれた目的を分析した上で、そこに現れている李貞喜の考えを近代経験、そしてジェンダーの視点から解釈した。また、李貞喜が様々な出来事を機に多くの雑誌投稿を残したのは、彼女の置かれた状況や、自らが持っていた意見を社会へ発信しようとする実践として理解できよう。

本章での考察を踏まえて、女性飛行士李貞喜が朝鮮社会へもたらした影響について次のようにまとめることができる。何よりも李貞喜は、メディアを通して自ら書いた文章を寄せたり、インタビューに応じたりすることで自分を表明していた。これは雑誌などのメディアを通して朝鮮人自らが意見を表す場が生産され、当時の女性たちもこのような空間を利用できるようになったからこそ可能であった。そして、李貞喜は主に雑誌という媒体を通して自らの意見と経験を表したが、それは再び朝鮮社会の経験と繋がっていったという点も指摘できる。

その経験というのは、第一に、李貞喜個人の飛行機に乗った経験が、朝鮮社会のなかに広まっていき、その意識のなかに近代経験として植え付けられたことである。さらに、飛行機を通して語られた身体の重要性などの知識を知らせた面も社会における一つの近代経験であった。すなわち、全ての人々が飛行機に乗るとことはできなくとも、こうした発信とともに飛行機に対

⁴⁵ 朴貞愛（面談者）「金敬吾飛行士口述（淑明女子大学校史展示館準備のためのインタビュー）」2010年7月9日。

する憧れを抱くものもいたということ、また飛行機に直接・間接的に繋がる知識に触れた点で、李貞喜の経験は朝鮮人の近代経験に連結されていたことも重要なところである。

第二に、飛行機という「もの」を通じた近代経験のみならず「欲望を抑圧されていた」女性のライフスタイルに与えた影響があげられる。一人の職業婦人としての李貞喜の目に映った女性が置かれた諸環境、それに対する問題意識や不満、そして、李貞喜によって行われた行動が読み手にまで及んでいた。社会にジェンダー規範に対する彼女の対応には、反感だけではなく、理解し妥協をする場合が多かった。李貞喜は、朝鮮社会での女性の立場、つまり女性が社会的弱者であることを認めていた。しかしながら、その難関を乗り越えることに対して自信とともにささやかな抵抗を見せていた。自分の意思を貫き通し、周りに振り回されず目標に向かって頑張る姿は、一つの近代的な女性の生き方として、朝鮮社会の女性をめぐる環境に一石を投じたのではないだろうか。そこで、女性飛行士李貞喜によって、朝鮮の女性のライフスタイルや、女性に対する認識には次第に変化がもたらされたといえよう。それはもちろん朝鮮の女性たちの自覚に繋がった部分もあるだろう。同時に男性知識人たちの認識に変化を促した点で女性問題を克服する手がかりになったのではないだろうか。次の引用文に言及された「女性」に対する書き手の意見を通して、女性認識における考え方の変化を垣間見ることができる。

現下の朝鮮社会には、油臭粉装で一人の男性を喜ばせ愛されようと焦燥する女性がいて、他方、男性もすべてが勇気を出すことができない空中の勇士飛行士になって、自動車を操縦する運転手になった女性もいる。この女性の飛行士運転手は朝鮮社会では職業の性質と見て一層優れた現象であるため、何らかの虚榮に引っ張られた好奇心の結果だと見る人も少なくはないが、とにかく朝鮮女性のすべての活動状態を振り返ってみて、新旧、または、動静の生活形態を極端に映し出しているのは事実である。社会の情勢が無言で〔女性の社会進出を〕強要している一方で自身の覚醒を伴う女性の社会進出を見るようになった。さらに、彼女のように飛行機を操縦し、自動車を運転することが女性の生理上の利害面を考えてどうなのかは別として、それが人〔＝女性〕としてできることである点で、女性によって行われる行為だということ男性のそのものと差別することはできないという点だけは確実であるだろう。〔……〕積極的に行動し、人の耳目を恐れず、他人風評を怖がらず、猛烈に努力する者だけが女性の地位も革新することができ、社会の平和も実現できる事業に参加することができる⁴⁶。

上記では自らの自覚によって社会進出をし、飛行士になり運転手になったある女性が紹介されている。また彼女による社会活動は男性の社会活動と差別することはできないということが主張され、女性認識への変化が窺える。また、この女性のように、周りの視線を気にせず、自らの行動力を見せる女性こそが、女性の地位を向上させ、社会的環境の改善に尽くすことができる存在であることが示唆されている。もちろん、こうした女性は他にも存在していたはずだが、誰よりも女性飛行士、女性運転手、そしてモダンガールとしての李貞喜が想像されるのではないだろうか。

⁴⁶ 裴成龍「過渡期女性의 建設的氣風」『三千里 (3)』三千里社、1929年11月、p. 20。

第2部を終えて

第2部では、女性飛行士をめぐる言説、そして彼女たちの社会的役割を近代、民族、ジェンダーの視点で考察してみた。第5章と第6章では女性飛行士たちをめぐる社会的な表象と言説を、第7章と第8章では、女性飛行士の考えと行動を中心に彼女たちの社会的実践という面に注目した。

まず、第5章と第6章では、朴敬元と李貞喜のそれぞれを考察したが、彼女たちをめぐる社会的表象から共通して見られる特徴を次のように見出した。飛行士としての彼女たちは民族的な言説とともに現れた点、女性飛行士が民族的な表象になっていく際に概ね「男性的」に表現されていた点である。女性というのは単なる生物学における男女の性差というより、当時の朝鮮のアイデンティティを表すための、もしくは当時のジェンダー規範を維持するための一つのコンセプトとして利用された。場合によっては、当時のジェンダー規範を守るため、彼女たちは男性的な特徴で以て説明された。一方で、日本との比較において朝鮮の優位を示すためには、彼女たちは朝鮮の女性でなければならなかった。彼女たちのジェンダーはその状況によって異なった言説として現れ、意識的・無意識的に彼女たちの持つ「性」は「民族」のため可変的なものになっていた。こうした考察からは「朝鮮人女性」というジェンダーが、いかに政治的な側面を利用されたかを読み取れる。また、ジェンダーが可変的に利用される際、民族に関する言説はジェンダーより優位に位置していた点も指摘できよう。

また、彼女たちをめぐる言説においては、次のような要因が作用していた。まず、朝鮮人は彼らのなかにあるジェンダー規範を通して朝鮮人女性飛行士を見ていたことである。「女性のあるべき姿」または「男性のあるべき姿」はすでに定義されており、その定義のなかで朝鮮人女性飛行士が示す行動に当てはまるものが選択され、適用されていた。そのため、飛行機に乗るということは男性的なことであり、女性飛行士自体は女性のあるべき姿から遠ざかった存在であると理解され、彼女たちは男性的という表現で修飾される。こうした言説の作り手が意図的であったか、そうではなかったかは不明であるが、どんな知識生産においても言説の作り手は自らが生きてきた「当然の環境」に支配されていた点は否定できない。また、彼女たちの表象は引き続き男女における役割や定められたジェンダー規範を、そのまま維持させることに寄与していく側面があったと考えられる。

第7章と第8章で女性飛行士が自ら残した文章を考察することで見出したのは、彼女たちが言説として現れる姿とは時に異なる側面を見せていた点である。

まず、二人の女性飛行士の文章に共通的に見られるのは、飛行機に乗るという経験が民族的、英雄的行為という社会の言説とは相違に説明されていた点である。彼女たちによって飛行機は自然に対する感情、空や雲に対する憧れとともに説明されている。また、彼女たちが飛行機を直接経験していくなかで、美しい光景などの肯定的な部分だけではなく、裏面にまで気付いており、そこには危険の可能性も存在していた。彼女たちが飛行士として成り立ったのは、否定的な部分にこだわらず、その対策を考えていたからである。彼女たちは健康な身体管理や的確な知識を求めるなどで危険を防ぐ方法を模索していた。そして、飛行機が持つ日常を離れたよ

うな特別な場というような側面から、人々の想像力を刺激するというさらなる効果を見出し、飛行機は安全な乗り物であるということを社会に発信しようとしていた点で、社会における近代経験に直接・間接繋がることであった。

さらに、実際に彼女たちが見せた文章や行動からは、彼女たちが女性を取り巻く社会的状況の変化や、女性の地位改善に関心を持って行動していた点が現れている。第5章と第6章で考察したように社会の表象としての彼女たちは、当時のジェンダー規範の維持に繋がる側面があった。一方、第7章と第8章の考察では、二人の女性は自らの経験を通して、女性が置かれた社会的環境について把握し、その改善を求めていたことが浮かび上がってきた。まず、朴敬元の場合、女性問題や飛行士としての経験をより社会的なジェンダー問題に結びつけて考えていた。朴敬元は女性が置かれた環境を個人レベルだけではなく、大きな社会像の中の問題として捉え、制度や構造的な問題を取り上げた上で、社会全般の認識の改善を通して解決できると考えていた。他方、李貞喜は自らの経験を事例として、個人的不満という形で女性問題を表していた。ささやかな呟きのように見えながらも、実質的に女性問題の改善を呼びかけいたと思われる。またそのような考えを、雑誌などを通して積極的に発信していた点で、女性に対する認識の変化に少なからず影響を与え、その解決に繋げていこうとしたと考えられる。二人とも女性の立場について考えていた点、それが社会的なレベルであれ個人のレベルであれ「問題」として理解していた点が窺える。また、こうした表明を自ら寄せた点から、それを解決し乗り越えていくことを望んでいたことが見て取れる。

こうした点を踏まえて考えられるのは、彼女たちが当時のジェンダー規範を超え、女性の限界を超えるため常に実践を行っていた点である。朴敬元の場合は、飛行士という経験を原点として女性問題を認識し、これを社会的なレベルまで引っ張り上げていこうとしたことは、当時のジェンダー規範への挑戦に繋がる。また、女性が弱者である社会状況が李貞喜の寄せた記事に度々現れているが、こうした点を全て否定していたわけでもなく、ある程度認めながら上手く妥協し乗り越えようとしていた点で、「日常的な抵抗」を実践する行動主体者としての彼女たちの姿が見られる。

既存の韓国側の女性飛行士研究に関しては、民族の問題が大きく現れていたため、彼女たちの抱えたその他の問題やそれを乗り越えるための努力はあまり見えてこなかった傾向にある。本論文での考察を通して、朝鮮人女性飛行士たちは社会のジェンダー・ポリティクスと噛み合う地点に置かれていた点が明らかになった。その場での彼女の実践は、女性が社会における女性問題を克服していく過程でもあり、全てとはいえないが、社会における認識の変化を促すことに繋がっていたといえよう。

終章

第1節 各章のまとめ

本論文は、近代朝鮮における女性飛行士朴敬元、李貞喜という二人の女性を考察したものである。本文の内容を通じて、朝鮮におけるモダニティとコロニアルリズムは独立されたものではなく、政治的、歴史的脈絡で絡み合っただけで現れた点、朴敬元、李貞喜という二人の朝鮮人女性飛行士は、モダニティ、ナショナリズム、ジェンダーの混じり合う地点におり、重層的な側面があったという点が明らかになった。具体的には以下の五つの課題を分析した。植民地期の朝鮮人女性飛行士たちについて（1）彼女たちはいかなる背景で朝鮮社会に出現したのか。（2）朴敬元、李貞喜はそれぞれどのような履歴や経験を持つ人物なのか。（3）朝鮮あるいは日本で、彼女たちをめぐりいかなるナショナリズムとジェンダー言説が生成され、そこから見えてくる彼女たちの社会的役割はどのようなものであったのか。（4）さらに、彼女たちおよび朝鮮社会内でなされた飛行機を通じた近代経験とはいかなるものであったのか。（5）朝鮮人女性飛行士二人は社会の女性をめぐる諸問題に対しどのような現実認識に立ち、どのような活動や戦略を展開していたのか、そこから派生した社会的な意義は何かという点を中心にして分析したものである。

以下では、これまでに明らかになったことを改めて整理しておきたい。

第1部では、朝鮮人女性飛行士が登場した社会的な背景を考察し、彼女たちの履歴や主な活動を概観することを目的とした。

第1章と第2章では、朝鮮の女性をめぐる社会的な環境、朝鮮人飛行士が登場するまでの朝鮮の航空界を取り巻く諸事情について検討した。これらの議論から見えてくる問題として、以下の点が指摘できる。

第一に、朝鮮人女性飛行士は近代的な女性の出現という女性史上の変化が土台になって現れたという点である。19世紀末から、朝鮮では女性の地位に関する議論が現れ、主に内外の廃止や女性教育に主な焦点が当てられていた。こうした動きとともに、のちに朝鮮で「新女性」「モダンガール」「職業婦人」といった、いわゆる近代的な女性が現れる。彼女らは伝統的で朝鮮的な女性像とは区別される存在で、社会的に注目され、言説が集中する対象になっていた。だが、言説作りの中心にいたのは主に男性知識人たちであり、彼らは当時のジェンダー秩序を反映した上で言説作りに加担していた。そのため、近代的な女性に関する言説のは肯定的なものではなかった。一方、近代的な女性たちは、自らが置かれた環境に対する自覚や地位改善のための実践を見せた。こうした条件とともに朝鮮人女性飛行士の出現が可能になったと指摘できよう。

第二に、女性飛行士の登場は、朝鮮内の飛行機に対する関心の芽生え、そして日本の航空界の発展が日韓併合という政治的な環境とともに朝鮮の航空界と関わりを持つようになった上であったといえる。これは無論女性飛行士だけではなく、朝鮮人飛行士一般に当てはめられよう。朝鮮の航空界の状況といえ、1903年頃世界で動力付き飛行機が登場した初期から、飛行機に対する関心は芽生えていた。だが、飛行機は具体的に朝鮮で実用できるものとして理解されたのではなく、外国の事情として紹介されていた。一方、1910年頃世界的な飛行機熱に影響を受けた日本では、遅れながら日本人による航空界の成果が生み出された。こうした両側における

航空界の状況は日韓併合によって結び付き、日本の飛行機をめぐる状況が朝鮮的なものとして受け止められるようになって、朝鮮人飛行士の誕生に繋がったという点が指摘できる¹。

第三に、以上のような背景（女性の自覚や職業意識、航空界を取り巻く状況）が相互作用し、朝鮮人女性飛行士が現れたのである。さらに、職業婦人の持つ話題性と飛行機が持つ近代性が相まって、女性飛行士は一つの近代的アイコンとして注目を集める存在になった。その結果、当時のメディアは女性飛行士に関心を持ち、彼女たちに関する記録を多く残している。また、こうした記録は本論文での議論を可能にしている。

第3章と第4章では、上のような背景で現れた二人の朝鮮人女性飛行士の人物像や経験を具体的に探りだした。朴敬元と李貞喜の略歴、飛行士になる以前や以後の経験、飛行士になった動機やその過程について、メディアや先行研究における断片的な記述を整理してまとめることで、彼女たちの半生を再現した。

そこから明らかになったのは、まず二人の朝鮮人女性飛行士には「伝統的な」朝鮮人女性のあり方とのギャップが存在していた点である。彼女たちは女性に求められているジェンダー規範を超え、また朝鮮を超え、自らの夢を達成するために躍動的な人生を送っていた。さらに、次のような特徴も見られる。朴敬元が朝鮮民族の誇りでありながら日本の女性飛行士の代表を務めていたことは、一見矛盾に思われる生き方であった。李貞喜の場合、飛行士になることを目指して、いかなる苦難でも自らの力で乗り越えようとする積極的な様子が見られる一方、気まぐれに様々な職業を転々とする姿を見せていた。また二人とも、日満親善訪問飛行を試みたことや銃後夫人として現れるなど、日本の侵略戦争の協力者のように見えている側面もある。これら（朝鮮の誇りと帝国主義の協力者、朝鮮の近代の実践者とモダンガール）は、噛み合わない様子だが、それぞれ違う観点から取り上げて考察することや、時代によって変化したと述べることで結論づけるべきものではなく、彼女たちを取り巻く様々な状況とともに、彼女たちのなかで常に共存しているのであった。すなわち、こうした全ての彼女たちの経験や様子が、本論文で植民地期朝鮮と記述してきた舞台上で実存していた二人の朝鮮人女性の近代経験であり、また生のリアリティの一部だといえよう。

第1部で、まず朝鮮人女性が置かれていた抑圧された状況、また朝鮮航空界が日本の支配下に置かれていた点を強調してきたのは、その時期を生きる女性、朝鮮人たちの苦しみや悩み、限界や葛藤を強調するためではなく、その複合的な環境のなかで、朝鮮人女性飛行士たちが選んだ生き方を取り上げ、それぞれの人生の力動性を論じるためであった。また、今まであまり具体的に知られていなかった女性飛行士の活動や詳細な履歴について、限られている資料の中から把握し、先行研究における内容を再度検討した点が第3章と4章の成果である。また、第1部での考察は、第2部以降の議論の前提となる点で本論文の重要な位置を占めている。

第2部は、第1部で登場背景、履歴や活動について明らかにすることに焦点を当てた女性飛行士たちを、より多様な方法で考察することを試みた。主に朝鮮社会の近代、ナショナリズム、ジェンダーとどのような関係を持っていたかに注目した。

まず、第5章と第6章では朝鮮のメディアにおける朝鮮人女性飛行士たちの表象と言説の特徴を分析した。これによって、彼女たちが社会でどう語られてきたかという点、その裏に内在している彼女たちに対する社会的な要求が見えてきた。女性飛行士たちをめぐる言説を、一般

¹ 飛行士になるために日本ではなく、中国やその他の場を選択した朝鮮人も多数いた。しかし、朝鮮と日本の航空界が絡み合ったことによって、当初朝鮮人が飛行機に接する経験（例えば、飛行大会の観覧のように）ができたという面を考えると妥当な話であろう。

の職業婦人に対するもの、日本のメディアにおける朝鮮人女性飛行士たち、朝鮮内で語られる日本人男性・女性飛行士たち、朴敬元と李貞喜の相互、そして飛行士活動をする時とそうでない時（李貞喜の場合）の言説などと比較して考察した結果、次のような点が明らかになった。

第一に、朝鮮のメディアで朴敬元は朝鮮の民族的アイデンティティが投影された上で表象されていた。また、この「民族的」イメージには、概ね「男性的」というイメージが同伴していた。もちろん、話題を引き起こすために「女性」飛行士であることは十分利用されたものの、民族的な役割を果たすにあたって女性性は排除され、むしろ「男性的」と表象されたのが彼女のイメージにおける特徴的な点である。これは飛行士活動をする李貞喜にも当てはまる。また、こうした表象は、彼女の意図や実際のことと関係なく、朴敬元のイメージとして構築され広がっていき、現在まで続いている。女性飛行士たちが民族的、ジェンダー的に言説化されてきたことを通して、朝鮮社会内で彼女たちは民族的な近代を果たす「英雄」のように位置付けられたことと同時に、既存のジェンダー規範を維持することの役割も与えられていたことが見てとれる。

第二に、李貞喜の場合、舞踊家、運転手などの職業を持っていたが、その場合にはモダンガールに対する社会の視線が反映されていた。こうした二人の女性飛行士の違いに注目することで、朝鮮で伝統的な女性のジェンダー規範を守らない女性は主に批判の対象になりやすかったが、飛行士として機能する彼女たちは批判を免れることができたという点が明らかになった。その背後には、朝鮮社会の近代に対する欲望と朝鮮人女性飛行士に対する期待が存在していた。

第三に、日本での場合は、朴敬元の持つ「女性」という特徴が十分に生かされ、男性社会である航空界における花形としての役割が担わされたことが指摘できる。当初、日本で朴敬元の持つ「朝鮮的」な要素は、「女性」という要素に比べ強調されていなかった。むしろ、朴敬元が飛行大会で優勝し、海外の飛行士と交流することなどは、日本の女性飛行士の活動として捉えられていた。しかし、朴敬元が行おうとした連絡飛行、そしてその死を巡って彼女における「朝鮮人」という意味が強調されるようになる。だが、ここでの朝鮮は、朝鮮で強調された民族的な朝鮮とは異なる意味、つまり、日本の中のローカルとしての朝鮮であり、内鮮一体という日本のナショナリズムを標榜するものであった。

これらのことをまとめると、彼女を指す「朝鮮人女性飛行士」における「朝鮮」と「女性」は一義的に現れた概念ではないことが指摘できる。特に朝鮮で「朝鮮人女性」というのが、いかにジェンダーの政治的な側面で利用されたかが読み取れる。その上で、もう一つ指摘できるのは、民族に関する言説はジェンダーより優位に位置していた点である。

第7章と8章では、朴敬元と李貞喜をそれぞれの章の対象にして、社会で課された言説的な役割とは異なる、彼女たちの内実に注目した。そのため、二人の女性飛行士たちが残した文章を用い、飛行機で代表される近代経験、そして女性のジェンダー的实践について掘り起こした。そこから明らかになった点を次にまとめよう。

第一に、当初彼女たちが飛行士になる動機は、飛行機に対する憧れと快感を抱いていたことによる。彼女たちの空を飛びたいという欲求は、自然物によって刺激された人間本来の欲望でもあったが、飛行機はそれを可能にしていた。

第二に、女性飛行士にとって飛行機に乗ることは、必ずしも民族やジェンダー的議論と結びつくものではなく、より「一般的」な経験であった。実際の飛行体験は、日常を離れた特別な空間としての空、今まで経験したことのない美しい雲のように、彼女たちの想像力をより豊かにしていた。さらに、飛行士としての経験は、健康な身体とそれを管理するという意識や、飛行機は安全な乗り物であるという新しい知識の発見にまで繋がっていた。またこうした女性飛

行士たちの近代経験は、メディアを通して発信されることで、社会内の近代経験につながっていた点も指摘できる。

第三に、朝鮮人女性飛行士たちは、一人の職業婦人であり、活動をしていくなかで様々な女性を取り巻く問題に直面していた。朴敬元、李貞喜は二人ともこうした問題を認識し、解決するために取り組んでいた。女性問題をより社会的な話題にした朴敬元であろうが、個人的な吹きとしてその意見を表出した李貞喜であろうが、社会における女性をめぐるジェンダー規範に小さいながら亀裂を起こすような行動を見せていた。

第2節 その後の朴敬元、李貞喜

ここで二人の女性飛行士のその後について述べておきたい。まず、独立後まで生きていた李貞喜について先に述べたい。

韓国独立以降、李貞喜が新聞に再び登場するのは、1946年のことである。学生航空日に「航空と女性」という講演会を行うということであった²。また、同年8月には、航空団体統合籌備委員会の役員の一になり³、1948年頃には、大韓女子航空連盟で指導をしていたということから⁴、航空と関連した団体に所属し、飛行機に関する知識を広げる活動に勤めていたことが分かる。つまり、李貞喜は独立後韓国でも飛行士としてのアイデンティティを常に生かし、女性と航空界を結ぶ架け橋になっていたのである。

こうしていた李貞喜について、1949年1月27日付けの『朝鮮日報』に「わが国で最初であり、たった一人である女子航空中尉李貞喜女史の歓迎会⁵」というニュースが掲載された。同月10日陸軍中尉に任命された李貞喜だが、久々に「最初」「唯一」の女性飛行士であることで注目を浴びるようになったのである。李貞喜が軍人に任命されて一ヶ月後の1949年2月15日に女子航空教育隊が創設され、彼女が隊長を勤めることになっていた⁶。また、女子航空教育隊が創設に先立ってソウル内の各女子学校を巡回しながら、航空に関する講演をしていたという。この時李貞喜の講演を聞いて心を打たれた少女たちが集まり、そのなかで15人が選抜され、女子航空教育隊に配属されたのである⁷。

空軍に所属してから李貞喜は、1949年汝矣島で開かれた第一回航空日記念行事において、実際に飛行機を操縦し低空飛行を見せるなど⁸、飛行士としての活動を再開していた。だが、しばらく後の1950年6月に朝鮮戦争が勃発したが、一般に李貞喜が戦中で行方不明になったと知られている。しかしながらその詳細について今まで明らかにしている研究や書籍などはない。唯

² 『東亜日報』1946年5月19日2面。

³ 独立後、民間飛行士を中心にした航空協会や軍事分野の航空力構築を求めた国軍航空準備隊などが結成されたが、1946年上半旬それぞれ米軍政によって解散させられた。こうした解散した航空団体のメンバーと、中国から帰国した飛行士たちを統合する目的で結成されたのが韓国航空建設協会である。そのため、航空団体統合籌備委員会が組織されたが、その委員長は崔用徳（当初から中国で活動していた）、役員は李貞喜の他、尹昌鉉、金東業、李繼煥などの日本の飛行士免許の取得者、その他徐絃圭、辛浩、金石垣がいた。

；『東亜日報』1946年8月4日。

⁴ 大韓女子航空連盟は、学生航空連盟とともに航空思想普及と航空学術を取得させることを目的とした民間団体であったと考えられる。その創設時期は不明であるが、1948年頃には李貞喜が指導しており、会員は45人位であった。；『東亜日報』1948年8月27日2面。

⁵ 『朝鮮日報』1949年1月27日、朝2。

⁶ 女子航空教育隊は、この時陸軍航空司令部直属であったが、1949年10月1日、大統領令で空軍が陸軍から分離創設されると同時に、女子航空隊と変更される。また李貞喜も空軍中尉を経て大尉になる。

⁷ 『東亜日報』1948年5月20日2面。朴貞愛（面談者）「金敬吾飛行士口述」、前掲。

⁸ 『東亜日報』1949年9月16日2面。

一、李貞喜のことが表れている公的資料は「被拉者名簿」である。「6・25 戦争拉北人士家族協議会」で公開している「被拉者名簿」に「52 年名簿；名前：李貞熙、職業：女流飛行士、拉致地域：ソウル⁹」「54 年名簿；名前：李貞姫、拉致地域：城北区貞陵洞 111-4¹⁰」「56 年名簿；名前：李貞喜、拉致地域：ソウル市鍾路区樓上洞 111¹¹」とあるが、全て女性飛行士李貞喜の拉致記録である。戦争中に作成された 52 年名簿、54 年名簿における名前の漢字が異なるが、韓国語読みが李貞喜と同じことによる誤記であるだろう¹²。また、拉致地域にある、鍾路区樓上洞（56 年名簿）は出身地で、城北区貞陵洞（54 年名簿）は拉致された時に暮らしていた自宅の住所である。さて、李貞喜はどのような経緯で被拉者になったのだろうか。

ここからは、主に金敬吾の証言に沿って記述する¹³。金敬吾は、上述した李貞喜が関わって創設した女子航空教育隊の一人で、大韓民国最初の女性飛行士として知られている人物である。1950 年 6 月朝鮮戦争が起きた時に、金敬吾やその他の部隊員は李貞喜とともに部隊の内務班にいた。戦争の余波で軍隊が全て解散状態になっており、女子航空隊員も南方面へ後退することが必要な状況であった。李貞喜は部隊員に各自後退することを命じて、ジョン・スックジャという部隊員一人だけを連れて城北区貞陵洞にある自宅に戻った。カメラを取りに行くという理由であったらしい。だが、自宅はすでに内務署員¹⁴によって占領されており、ジョン・スックジャとともに共産党の臨時建物へ連れられていったという。その後、ジョン・スックジャは紆余曲折を経て逃げることができたが¹⁵、李貞喜は北の方へ拉致されていったのである。平壤に連行された後の李貞喜について証言を残したのは、同様に被拉された知識人女性の一人¹⁶、黄信徳¹⁷である。

黄信徳の「平壤脱出記」によると、彼女は 1950 年 7 月 26 日頃内務署員に捕まり、その後平壤まで連れて行かれた。何度もトラックの乗り換えを繰り返しながら 7 月 31 日頃には平壤市外から大同江を渡ったところにある矯化所（監獄）に着いたが、その時に李貞喜に会って彼女自身

⁹ 「資料対照番号정부-서울 A30-4」『6・25 戦争拉北人士家族協議会—拉北人士 DB』
(<http://www.kwafu.org/korean/directory.php>) 2019 年 8 月 15 日アクセス。

¹⁰ 「資料対照番号내무서울 1-61-18」同上。

¹¹ 「資料対照番号실향사민-4494」同上。

¹² 戦争中に作成された 52 年名簿、54 年名簿において詳細内容の間違が多いことは、資料の提供者である「6・25 戦争拉北人士家族協議会」も指摘している。

¹³ 朴貞愛（面談者）「金敬吾飛行士口述」前掲。

¹⁴ 内務署で勤務した社会安全員を指す北朝鮮で使用された用語であるが、朝鮮戦争の時に「反人民的で反動的で、共和国に敵対的とされる行為者を処罰できる司法権が与えられ」ており、韓国人の拉致活動に先立っていたと見られる。；延定恩『북한의 사법·치안체제와 한국전쟁』成均館大学一般大学院史学科博士論文、2013、pp. 168, 177 参照。

¹⁵ ジョン・スックジャは朝鮮戦争後再び空軍に戻り、のちに金敬吾とともに、空軍将校になった。おそらく、金敬吾とは信頼できる関係であって、彼女による証言は金敬吾も確かであると考えている様子である。

¹⁶ 拉致者には知識人層が多く、各分野の指導者である政治家、言論関係者、法律家、教育者などが多く含まれていた。；6.25 戦争拉北被害真相究明委員会編『6.25 戦争拉北被害真相報告書』6.25 戦争拉北被害真相究明委員会、2017。

¹⁷ 黄信徳（1898~1983）：平壤生まれ。崇義女学校を卒業後東京に留学。日本女性大学卒業後、1926 年朝鮮に戻り、新聞記者、女性運動家として活動。1940 年女子教育機関京城家庭女塾を設立、独立後には、中央女子中学校に昇格させ校長に就任。また、南朝鮮過渡政府立法委員・代議員を務めた。朝鮮戦争の時 1950 年 7 月頃北朝鮮の方へ拉致されたが脱出。これについて、下記の「平壤脱出記」を残した。；木村誠他編『朝鮮人物事典』大和書房、1995、pp. 230-231。韓国民族文化大百貨事典編集部『韓国民族文化大百貨事典 25 卷』韓国精神文化研究院、1991 年、p. 484 など。

も驚いたという¹⁸。また、黄信徳が金敬吾に伝えたと言われる話によると、黄信徳が李貞喜と一緒に平壤を脱出することを提案した時に、李貞喜はすでに「普通の状態ではなかった」のであり、その後殺された可能性が高いという意見を示したのである。また、後に金敬吾は国際会議などに参加し、北朝鮮の代表に会う機会があった際に、李貞喜の行方について尋ねたこともあるが、特に答えを聞くことはできなかったという。

一方、朴敬元のことだが、第2章で考察したように植民地期の朝鮮人飛行士の多数は、独立後韓国の航空界の主役になっていた。また、上述した金敬吾も朝鮮戦争後空軍で飛行士として活動を続けていたため「朝鮮人飛行士たち」と活動時期が一部重なる。金敬吾は1933年墜死した朴敬元の行跡や、過去日本での活動について先輩飛行士たちに聞いていた。さらに、金敬吾が本格的に朴敬元のことを調べ始めたのは1973年頃である。韓国の女性航空協会と日本婦人航空協会が姉妹協会提携を結んだことを機に、日本側へ朴敬元の遭難場所や記録などを探ることを頼んだのである¹⁹。その後も、朴敬元の故郷大邱で縁故者探しを試みたようである。しかし、10年後の1983年に朴敬元の50回忌が熱海で開かれたことに関する記事においても「縁故者探す道がない」とあり²⁰、1970～80代にも朴敬元に関する情報や関連のある人を探ることが困難な状況が現れている。

一方、1991年に朴敬元評伝「越えられなかった海峡—女性飛行士朴敬元の生涯」の著者加納も朴敬元の故郷を訪れ縁故者を探してみた結果、1993年に朴敬元の姉である朴俠々伊の息子の嫁、^{キム・ジョンジョ}金貞子に会えた。だが、金貞子が朴敬元について知っている情報はなかったようである。

その後韓国社会で朴敬元が注目を集めることはなかったが、2002年、熱海市に梅園に韓国庭園がオープンされ、朴敬元記念碑が建立される。韓国庭園は2000年9月熱海市で開かれた日韓首脳会談を契機に、永遠の日韓友好を祈願することで作られたところである。記念碑除幕式には、森喜朗元首相と当時の韓国大統領^{キム・デジュン}金大中が参加し、朴敬元の母校である信明女子高等学校の卒業生が参加するなど華麗な行事となった²¹。ここで、朴敬元は「日韓友好」の担い手という新たなイメージが与えられたのである。2005年には、朴敬元をテーマにした映画『青燕』が上映されたが、様々な論難だけを残し、現在に至っている。

第3節 朝鮮人女性飛行士とは

朝鮮人女性飛行士たちの個人としての経験をより大きなコンテキストに位置づけようとした際に問題となるのが、第一に、植民地朝鮮における近代経験、ナショナリズム、そしてジェンダー政治であるだろう。これらは相互に関係している。まず、朝鮮人女性飛行士は彼女たちに対する朝鮮社会の関心とともに成り立った存在である。また、朝鮮において朝鮮人女性飛行士が持つ近代性が様々な形で取り上げられ、それによる近代の効果がもたらされていた。彼女たちの飛行士としての活動を強調する際に持ち出されたのは「朝鮮人女性飛行士＝朝鮮の近代」という図式であった。ここにおける朝鮮は「我が朝鮮」として、朝鮮人女性飛行士を用い「独立的な」朝鮮という議論まで導き出されたのである。つまり、彼女の経験は、朝鮮社会のなか

¹⁸ 黄信徳「平壤脱出記」『新天地（戦時版）』1951年1月、ソウル新聞社出版局、p. 51。

¹⁹ 『東亜日報』1974年7月25日5面。

²⁰ 『京郷新聞』1984年7月14日5面。

²¹ 高橋、前掲書、pp. 139-148。

で「近代性を持ち、民族的である」という言説が繰り返し語られることで、特定のイメージで定着したといえよう。

さて、なぜ朝鮮人飛行士ではなく朝鮮人女性飛行士の方へより多様な関心が向けられていたのでしょうか。彼女たちは、当時の近代的な女性への関心の流れのなかにあった点で、何よりも素早く社会的話題に浮かび上がってきた。その後も、彼女たちは近代的女性に対する社会の持続的な関心と同様の脈絡で、注目の対象にあり続けた。しかし、女性飛行士たちが女性であることは、朝鮮の近代を象徴するために話題性を呼び起こすことにおいて積極的に用いられた一方で、彼女たちに対する言説は一般の近代的な女性とは異なる形で現れていた。それは「女性飛行士＝男性的」という図式であって、彼女たちは一般の近代的な女性が持つ女性性のイメージからは切り離された。男性/女性という二元化された基準に従って、飛行士としての「成功」に対しては男性性を強調する一方、「失敗」に関しては女性性を強調して叙述することは、女性の功績を認めるように見えながら、実際は男/女という二元論的な思考の表れであり、むしろ「女性は劣等なもの」という認識を引き続き社会に植え付けるようなものであった。しかし、女性飛行士をめぐるジェンダー的言説は、そう単純なものではなく、彼女たちには孝行娘、銃後婦人のように時には女性のイメージが、またある時には男性的というイメージが繰り返し用いられていたのである。それは、当時のジェンダー規範が反映された結果でもあるし、それまでのジェンダー規範を崩さないためにも有効であっただろう。つまり、朝鮮人女性飛行士が成り立つことにおいて、ジェンダー・ポリティクスが起きており、彼女たちをめぐるジェンダー的表象は民族と概念と連動しながら可変的に現れていたのである。

また、もう一つの問題は、日本と朝鮮、それぞれの枠組みのなかで朝鮮人女性飛行士と結びついたナショナリズムが現れる方式において、彼女たちに対する捉え方が異っていた点にある。ここで「朝鮮人女性飛行士」という用語とその立ち位置を、彼女たちが所属していた主な二つの場、日本、そして朝鮮と区別して改めて提示してみたい。社会において彼女たちは「何者である」とされていたのであろうか。上述したように朝鮮で朝鮮人女性飛行士が持つ意義は「同一民族」としての朝鮮の近代を象徴するものであった。一方で日本では「朝鮮出身女性飛行士」「鮮人女性飛行士」「半島出身女性飛行士」などと称されており、彼女たちが朝鮮人であることは決して否定されていないが、一つの民族としての朝鮮のことは考慮の範疇に入らなかった。それよりは「半島」「鮮人」ように「内地」とは区別される「朝鮮」であった。ここにおける朝鮮とは、日本とは地理的でも、民族的にも、また支配者、被支配者という権力関係においても「区別されるべき」存在であったかもしれない。しかしながら、ここで注目すべきは、ここにおける「朝鮮人」という女性飛行士たちは、日本の制度のなかで飛行士になり、しかも「近代の担い手」というイメージまで持つ存在であった点である。「其の靈魂は着陸の必要のない大空を翔け廻り、満州、朝鮮の空に頭初の使命達成を祈って居られることと知っている²²」という一節から分かるように、朝鮮人女性飛行士（朴敬元）やその活動は、満州、朝鮮を併せた上で「日本」の中の朝鮮と捉えられていたのである。このように、朝鮮、日本両側における朝鮮人女性飛行士という用語の意味が異なっていたのは明らかであって、文字通りの意味だけを持っていたのではなかった。「朝鮮人女性飛行士」という名称はどちらにおいても通用していたが、「日本（人）」「朝鮮（人）」もしくは「その他」、どの視線を通したかによってその意味は大きく異なる。ここで明らかであるのは、朝鮮人女性飛行士は、客観的な対象を指すもの

²² 四王天延孝「再び朴さんの離陸をみられなくなった」相羽有編『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933年、p. 37。

ではなく、彼女たちの立ち位置におけるナショナリズムと伴って多様に定義されたということである。

ここで同時に重要なのは、彼女たちは「重層的な」言説として用いられるだけではなく、そのなかで行為主体としての姿をみせていた点である。彼女たちの人生は、何でもできるような環境でというより、限られた条件のなかで葛藤や悩みを経験した結果である。経済的な貧困はもちろん、その解決策としてお嫁ぐことを求める家族の勧誘にもかかわらず飛行士としての進路を選択し、飛行機という科学的べ勉強は女性にはできないという一般の意見に反する選択を見せていた。またメディアのゴシップに対処し、女性に理解のない社会に向きあっていた。社会的偏見や不理解な人たちを説得するために繰り返し雑誌投稿をし、男装やピンクの洋服を選択することも社会における彼女たちの戦略の一つであった。つまり、彼女たちは当時のジェンダー秩序のなかで葛藤と矛盾を経験しながら、女性飛行士という自分の人生を作り上げ夢を叶えたのである。現実の状況を完全に超えることはできなかったとしても、それを克服するため抵抗と妥協をみせていたのである。そして、当時のジェンダー規範を少しでも変えようとしていた点、朝鮮社会の近代経験につながっていた点が女性飛行士たちの持つもっとも大きな意義である。

さて、女性飛行士たちにとって民族とはいかなるものであっただろうか。実際に彼女たちが飛行士としての活動をするために朝鮮・日本どちらも排除することができなかったと思われる。まず、彼女たちは朝鮮出身であり、飛行学校に入るため朝鮮のメディアを通して朝鮮人に後援を求めたこと、また何度も故国訪問飛行をしようとした点から、彼女たちにとって朝鮮を除くことはできなかった点が見て取れる。一方で、日本も同様であった。「日本に行くこと」とは「飛行士になるため」という目的と同時に語られており、日本の飛行機操縦士免許を取ることで朝鮮人女性飛行士になったのである。飛行士になった後も、飛行学校に所属しており、飛行機の払い下げやその他の経歴を作る場になったのも日本の方である。つまり、彼女たちを飛行士として成り立たせることにおいて、日本は必然的な場になっていた。彼女たちは飛行士になることを決めた時点で朝鮮と日本、両方を行き来する立場になっていたのである。植民地という条件的限界は無論存在していたが、決して「仕方がなく日本を選択した」とも思われず、どちらかへ偏っていたとは認められない。

しかしながら、こうした朝鮮人女性飛行士の選択と行動を「反民族的であった」といえるだろうか。それより、彼女たちは朝鮮・日本、二つの場を適切に区分・利用する戦略を用いていた点が指摘できるのではないだろうか。朝鮮においては「朝鮮の女性の力を見せる」というように、民族主義的言説に応じた役割を果そうとし、日本では朝鮮を否定するのではなく、日本のなかの朝鮮、日本、アジアという、つまり「大東亜」の枠組みで生きていこうとしていたと見える。「日本の女性飛行士」と呼ばれることに対する抵抗や日本で活動することに対する葛藤は見当たらないが、それは「反民族的」というよりは、植民地期をきたした人々の日常における、被植民者の戦術²³の一つであっただろう。ある意味で、朝鮮人女性飛行士を通して、当時をきたすすべてとはいえないが「一般の」朝鮮人たちの生き方を見ることができるのではないだろうか。親日と抗日、両面を持っていたかもしれない、ごく普通の朝鮮人女性の姿である。

²³ 弱者が社会システムを直接、転覆することではなく、限られた範囲でやっていくための日常的な実践という概念である。；ミシェル・ド・セルトー（山田登世子訳）『日常実践のポイエティック』国文社、1987年、pp. 25-26。

【別表 1】 朴敬元年表

年	月 日	出来事
1901	6月24日	慶尚北道大邱に生まれる
1912	4月	大邱明新女学校入学
1916	3月	大邱明新女学校卒業
	4月7日	大邱信明女学校高等科入学
1917	8月	父朴業伊死亡
	9月	保証人洪承漢牧師の海外派遣、大邱信明女学校中退
	10月	渡日、横浜技芸学校入学
1920	3月	横浜技芸学校を終える
	9月	大邱に戻る
	10月	大邱慈恵医院助産婦及看護婦科に入所
1922	3月	大邱慈恵医院助産婦及看護婦科卒業 大邱慈恵医院看護婦として就職
1924	5月	大邱大邱慈恵医院退職 その後再び渡日
	12月	東京蒲田日本自動車学校速成科入学
1925	1月末	東京蒲田日本自動車学校速成科終了、本科入学
	(4月末推定)	東京蒲田日本自動車学校本科終了
	6月	東京蒲田日本飛行学校正科（航空科正科、地上教育課程）入学
	7月9日	朝鮮のメディアに初めて紹介される
	8月末	東京蒲田日本飛行学航空科正科を卒業
	12月4日	日本のメディアに前田あさのとともに紹介される
	12月9日	朝鮮に一次帰国（学費の後援を求めるため）
1926	2月1日	立川日本飛行学校操縦科入学
1927	1月25日	三等飛行機操縦士試験に合格
	1月30日	立川日本飛行学校卒業
	2月16日	大邱に戻る
	3月1日	京城毎日新報社訪問
	4月9日	大邱で新聞社主催の歓迎会が開かれる
	4月19日	日本飛行学校研究科入学
	5月8日	第二回全国民間飛行機競技大会参加
	11月14日	各等飛行士操縦士大会参加、無着陸飛行競技で3等受賞
	12月16日頃	大邱高等普通学校にプロペラ寄贈
1928	7月12日	三等飛行士高度競技参加、3等受賞
	7月30日	日本飛行学校研究科卒業、同時に二等飛行士免許取得 その後立川日本飛行学校で助教官として働く
	10月25日	釜山を経て大邱へ戻り「郷土訪問飛行」に対する希望を表す

1929	3月24日	朝鮮に戻り、春の予定で郷土訪問飛行の計画を公開する
1930	9月20日頃	郷土訪問飛行のため朝鮮訪問 (11月予定の郷土訪問飛行の話が出るが、実行されなかった)
	11月24日	イギリスの女性飛行士ブルースの歓迎誘導飛行
1931	2月5日	エアガールの採用試験に面接官として参加
	4月3日	小泉逋信大臣主催の女流飛行家の会合で、欧州訪問飛行の話が出る
	5月20日	日本女流飛行士として最初にサルムソン機単独操縦許可を得る
	7月18日	小泉又次郎逋信大臣と高麗神社参拝
	9月15日	頃陸軍省からサルムソン機の払い下げ、修理に着手
	9月23日	郷土訪問飛行に関する具体的な計画が新聞に掲載される (11月計画だったが、実行されなかった)
1932	5月18日	東京で、尹昌鉉の朝鮮訪問飛行の見送り
1933	4月16日	フランスの女性飛行士、メリーズ・イルズの歓迎飛行
	5月26日	新京、関東軍司令部を訪問し、関東軍司令部陸軍航空兵中佐鳥田陸一を訪問、日満連絡飛行の計画を打ち上げる
	5月27日	日関東軍司令部の会議室で、軍司令部、満州国、共和会、朝鮮総督府の関係者が集まり日朝満連絡飛行に関する会議が開かれ、全員の賛成で後援が決まる
	5月31日	新京を出発し東京へ(途中で大邱に寄る)
	6月	帰郷、大邱で母親のため家を建てる 帝国飛行協会総務理事陸軍中將四王天延孝に会い、満州の要人からの手紙(満州への飛行計画)を渡す
	6月20日	腹明普通学校で朴敬元歓迎会開催
	7月16日	羽田で、小川、木暮と三人で飛行計画を立てる
	7月23日	飛行計画が決まり新京に届ける
	8月2日	立川日本飛行学校から羽田まで飛行機を空中運送
	8月初旬	飛行機を青燕と命名 (満州では朴敬元歓迎プログラム、満州内歓迎計画が行われる)
	8月7日	日満親善、皇軍慰問飛行で羽田出発 静岡県田方郡多賀村(現在の熱海市)の玄岳山で墜落、死亡
	8月8日	多賀村の人々によって遺体で発見される
	8月11日	日本飛行学校による告別式 午後、遺族東京到着
	8月12日	遺族によって遺骨が東京から朝鮮へ
	8月14日	遺族大邱到着、慰霊祭が開かれる(徳山町桐華寺布教堂) その後遺骨は銀煩梵両寺布教堂に安置
	8月19日	追悼会が行われる(錦町大邱公会堂)
9月4日	弟朴相勲が木暮武美を訪れて荷物を受け取り、残務整理をする ¹	
1934年	8月7日	午前9時半から玄丘上で追悼会、記念碑除幕式が執行される 伏見の操縦による追悼飛行(正田まりえ、李貞喜同乗)が行われる

¹ 『木暮日記』1933年9月4日(加納、前掲書、pp.229-230から再引用。)

【別表 2】李貞喜年表

年度	月日	学歴および履歴	その他
1910	1月26日	京城出生	
1917		進明女学校普通科入学	アート・スミスの飛行大会
1918		進明女学校普通科退学	
1919		培花女学校普通科に入学（3年）	兄らの要請によって再び学校へ
1920		淑明女学校普通科へ転校（4年） 親戚の家で働きながら4円を稼ぎ学費に当てる 兄に飛行士になりたいという夢を話す ¹	
1922			12月安昌男の故国訪問飛行
1923		淑明女学校普通科卒業 淑明女子高等普通学校入学（1年）	進学は周りの先生のアドバイスによる
1924		淑明女子高等普通学校（2年） 5月、遠足に行き、目にした飛行機に夢中になって怪我をする	
1925	春	ドフサリをした親戚の家から実家に戻る	
	夏	飢えによる病気、セブランス病院に入院	
		退院後、一ヶ月間寄宿舎で生活する	
		大阪毎日京城支局長大森富の家に家事使用人として暮らしながら学業を続ける	
	秋	淑明女学校高等科途中退 退学後図書館に通いながら勉強する	
1926	5月	朝鮮博覧会のチケット販売	朝鮮博覧会：1926年5月12日～6月20日
	6月	内鮮自動車会社女事務員として就職	
		夜は太平通にある青年会夜学に通いながら英語を勉強する	
		龍山練兵場で名古屋飛行学校主催の飛行大会を見に行った後、飛行団に参加することになる	
	7月	名古屋飛行学校飛行団と朝鮮各地を回る（9月末まで）	24日頃 洪水により飛行団の飛行機消失
8月		裡里で名古屋飛行学校教官福長が墜落、死亡	

¹ いくつかの資料において、「安昌男の飛行を見た後、癸亥年（1923年）」という記録があるが、4年生の時のことであつたとかんがえるのが妥当である。

	9月	24日李貞喜が初めてメディア（東亜日報）に注目される	大邱飛行大会
	10月頃	権泰用が教官としている朝鮮飛行練習所に入るため交渉する	ガソリン代 700 円が必要であった
		大邱に行き富豪たちを訪れ、募金活動をする（2週間で 150 円が集まったが、京城に戻る電車ですりにあってなくすことになった）	東亜日報大邱地局崔海鐘記者が協力
		汝矣島にある李基演の練習所で飛行機掃除の仕事をする	
		徐雄成が後援することになる 徐雄成と李貞喜は義兄妹になる	徐雄成は日本飛行学校に通っていた
	11月	19日徐雄成とともに来日	
		日本飛行学校正科入学（蒲田）	地上教育過程、3ヶ月後卒業
1927	4月	立川日本飛行学校操縦科に入学	
	11月10日	三等飛行士試験合格	
	12月	日本飛行学校卒業	
		10日頃京城に戻る 12日朝鮮日報社訪問	1927年12月10日頃から1928年3月末まで京城に滞在して、その間各後援活動が行われる
1928	3月 3日、4日淑明女学校主催の音楽会が開かれる 25日東京に戻る		
	4月	立川日本飛行学校研究科に進学	
1929	3月11日	日本商工業視察団の歓迎飛行	
	7月	5日二等飛行士試験に合格 18日頃京城に帰省 25日東京に戻る 石井漠舞踊団に入所	
		9月16日	日比谷公会堂にて初舞踊公演。
	12月	歌舞伎座にて舞踊公演	『墮ちたる天女』（12月3日から約20日間公演）
1930	春	石井漠舞踊団をやめ、京城に戻る 南京政府の飛行士支援、渡航証明書が発行されなかった	
		9月	京畿道警察部保安課で施行する自動車運転手試験を受ける
	11月24日	咸南道庁自動車運転手試験合格	
	12月頃	咸興にある河野自動車部で運転手を始める	月給取り運転手
1931	3月13日	京城鐘路亜細亜自動車部でタクシー運転手を始める	自営運転手

	6月	日本学生航空連盟主催の訪欧飛行中の法政大学機青年日本号を迎えるため汝矣島で行われた歓迎会に参加	
1932	10月18日	渡米計画の一環で英語勉強をするため上海に行く	上海にいる間、李星鎔と交際し、結婚の話が進められる
1933	5月22日	父の病患で京城に戻る	結婚の話が具体的に進み、相手の家族に会い、新居を用意する
	6月初旬	上海に戻る	李星鎔と別れる
	7月末8月初旬頃	父の死去、京城に戻る	
	8月4日	睡眠薬の過剰服用	
	8月6日	(8月4日の夜に) 服毒自殺を図ったという記事が出る	その後睡眠剤過剰服用であったと釈明
	10月	雑誌論考を通して失恋説、自殺に関する釈明をする	雑誌『新女性』10月号にて(論考が書かれたのはそれ以前であるだろう)
1934	3月	東京に戻り羽田の岡田商店にて飛行場案内の仕事始める	小川寛爾の紹介
	8月	正田まりえと朴敬元追悼飛行	飛行の方法には記録によって一致しないところがある
		朴春琴が後援者になる	その外、丸山鶴吉や李王朝の後援もあった
		立川日本飛行学校にて再びサルムソン機の飛行練習再開	
9月	イギリス製飛行機を購入	製造社の名前を取って「青島号」と命名	
1935	2月5日	サルムソン機の単独飛行試験に合格	
	5月	母親の病気で朝鮮に戻る	
	8月17日	毎日新聞社訪問	日満連絡飛行を決行に関するインタビューのため
	8月27日	朝鮮中央日報社訪問	様々な「風説」が出回っていることに対する釈明のため
	8月28日	東京に戻る	
	9月23日頃	京城に戻り、その後新京までコース調査に行く	
	9月25日	京城で四海公論社とのインタビュー	「李貞喜嬢得意郷土訪問飛行」『四海公論』1935年12月号
	10月初旬	関東軍司令部に訪満飛行に関する依頼書送る	
	10月20日	羽田を出発する予定だったが、来春まで延期することを決める	飛行機故障による

1936年	6月	再び郷土訪問満州飛行（9月予定）が計画されるが、実行に至らず	飛行機の故障による その後、李貞喜の飛行機は野呂に譲り受けられる
1937		朝鮮総督府逋信局監理課嘱託	『朝鮮総督府職員録』による
1938		朝鮮総督府逋信局航空課嘱託（京城飛行場勤務）	
1939		朝鮮総督府逋信局航空課嘱託	
1940 から 1945 日本の敗戦まで活動は不明			
1946		韓国航空建設協会設立のための航空団体統合籌備委員会の役員など	飛行関連講演会
1947		韓国航空建設協会、学生航空連盟などで活動したと推測される	
1948		大韓女子絵航空連盟で指導 韓国航空建設協会の後援でソウル内の各女子学校を巡回し航空に関する講演	
1949		1月大韓民国陸軍中尉に任官 2月創設された女子航空隊創設 9月15日第一回航空日記念行事で飛行	
1950		朝鮮戦争の間に行方不明	北朝鮮に拉致されたというジョン・スックジャ、黄信徳の証言が残っている ²

² 黄信徳「平嬢脱出記」『新天地（戦時版）』1951年1月、p. 51。朴貞愛（面談者）「金敬吾飛行士口述」、前掲。

【別表3】朝鮮人飛行士リスト（女性飛行士3人は含めない）

	名前 (生年月日)	飛行機免許	出身	出身飛行学校	訪問飛行、主な活動 死亡時期など	独立後活動
1	安昌男 (1901.1.29 ～ 1930.4.2)	三等 1921年8月 二等 1922年5月 一等 1923年7月	京城	1919年徽文高等普通学校中退 1920年8月小栗飛行学校入学、1921年3月卒業	1922年12月10日 故国訪問飛行 ¹ 1925年頃から山西省の軍閥閻錫山部隊、山西飛行学校教官などで活動 ² 1930年4月9日教育途中飛行機墜落で死亡 ³	
2	張徳昌 (1903.5 ～ 1972.7.11)	三等 1922年4月 ⁴ 二等 1923年4月 一等(水上) 1924年11月 ⁵ 一等 1927年7月 ⁶	平北 義州	1919年3月 養正高等普通学校卒業 1920年3月伊藤飛行機研究所入所、1922年5月卒業 ⁷	1922年日本航空輸送研究所入所、勤務 1924年5月徳島県で魚群探見飛行実施 ⁸ など 1925年6月故国訪問飛行 ⁹ 1937年5月2回目郷土訪問飛行 ¹⁰ (大阪-新義州)	1945年10月朝鮮航空建設委員会会長 航空副司令官、空軍行政参謀副長、空軍参謀次長を経て1956年空軍参謀總長
3	愼鏞項 (改名前愼鏞寅、 1901 ～ 1961.7.16)	三等 1922年(推定) 二等 1927年10月19日 ¹¹ 一等 1932年10月15日 ¹²	全北 高敞	興徳普通学校卒業 徽文高等普通学校卒業 法學専門学校中退 1922年小栗飛行学校卒業 1926年3月25日東亞飛行専門学校卒業 ¹³	1927年12月郷土訪問飛行 1930年5月に朝鮮飛行学校開校 1936年10月愼航空事業社 1942年朝鮮航空業社設立	1945年大韓国民航空社設立(KNA) 1962年経営難などの理由で投身自殺

¹ 『東亜日報』1922年11月22日2面。

² 『東亜日報』1925年2月12日2面。

³ 浅田禮三編『航空殉職録民間編』航空殉職録刊行会、1936年、pp. 206-207。『東亜日報』1930年4月12日2面。

⁴ 日本航空協会編『日本航空史(明治・大正編)』日本航空協会、1956年、p. 606。

⁵ 『朝鮮日報』1925年1月30日朝2面。平木国夫『日本のエアライン事始』交通研究協会、1997年、p.152には同年6月とある。

⁶ 『毎日申報』1927年7月17日2面。

⁷ 「三千里特種記事」『三千里7(1)』1935年1月、p. 143。、荒山彰久『日本の空のパイオニアたち 明治・大正18年間の航空開拓史』早稲田大学出版部、2013年、p. 273。

⁸ 『東亜日報』1924年5月12日2面。

⁹ 『東亜日報』1925年6月13日2面。

¹⁰ 『毎日申報』1937年5月24日2面。

¹¹ 『航空年鑑昭和5年』、p. 602。『朝鮮日報』1927年10月27日夕2面。

¹² 帝國飛行協会編『航空年鑑昭和9年』帝國飛行協会、1934年7月、p. 417。

¹³ 『航空年鑑昭和5年』前掲、p. 442。「三千里特種記事」前掲、p. 143。

				1927年10月伊藤飛行機研究所 ¹⁴		
5	李商泰 1924 (21歳)	三等 1922年12月 ¹⁵ 二等 (1927年現在) ¹⁶	全南 長興	1919年日本大学中 学科入学、3年終了 1922年4月白戸飛 行場(千葉市寒 天)入場、12月卒 業 1925年伊藤飛行機 研究所入所、1928 年卒業 ¹⁷	1923年6月日本飛行 競技大会参加 1924年2月郷土訪問 飛行(光州、木浦、 長興、羅州) ¹⁸ 自動車関連商業界に 関与 ¹⁹	独立後の活動は 不明だが、全南 光州にいたこと が確認できる ²⁰
6	李基演 (1894~ 1927.6.1)	三等 1923年10月 ²¹	京城	培材高等普通学校 中退 1923年2月伊藤飛 行機研究所入学、6 月卒業 ²²	1923年12月19日 郷土訪問飛行 ²³ 1926年頃京城航空事 業社で飛行士養 成 ²⁴ 1927年6月1日慶尚 北道で咸盛店繁栄会 主催の飛行競技会 で、 <u>飛行機故障で墜 落、死亡</u> ²⁵	朝鮮では、航空 法が実施される 以前であって、 三等飛行士であ りながら多数の 飛行大会を開い た ²⁶
6	権泰用 ²⁷ (1906.7.7 ~1933.1)	三等 1924年春	京城 橋南 洞	1920 漢洞普通学校 卒業 1922年養正高等普 通学校中退	1926年5月朝鮮飛行 練習所教官 ²⁹	

¹⁴ 『朝鮮日報』1927年10月27日夕2面。

¹⁵ 『東亜日報』1924年2月7日2面。『朝鮮日報』1924年2月7日2面。

¹⁶ 『東亜日報』1927年5月10日2面。

¹⁷ 「三千里特種記事」前掲、p. 145。

¹⁸ 『毎日申報』1924年2月13日3面。

¹⁹ 「三千里特種記事」前掲、p. 145。

²⁰ 住所：全南 光州府 西洞 226。1949年8月付の「慎鋪項反民族行為特別調査委員会資料」において、「慎鋪項の起訴猶予を排撃し、反民委員界の慎重な再考慮を要望」欄に李商泰(および、その他の飛行士など)の住所と署名、捺印がある。

²¹ 『朝鮮日報』1923年11月15日夕3面。

²² 『朝鮮日報』1923年6月17日夕3面。

²³ 『朝鮮日報』1923年12月20日夕3面。

²⁴ 『東亜日報』1927年6月3日2面。

²⁵ 浅田禮三、前掲、pp. 202-203。

²⁶ なお『朝鮮日報』1927年6月3日において二等飛行士と表記されているが、同上の浅田『航空殉職録民間編』において、死亡時、三等飛行士であったことされている。

²⁷ 日帝監視対象人物カード

(http://db.history.go.kr/item/level.do?sort=levelId&dir=ASC&start=-1&limit=20&page=1&pre_page=1&setId=2&prevPage=0&prevLimit=&itemId=ia&types=&synonym=off&chinessChar=on&brokerPagingInfo=&levelId=ia_0387_0274&position=1) 2019年8月16日アクセス。このカードにおける本籍地や写真で飛行士権泰用と同じ人物であることが分かった。

²⁹ 「朝鮮에 嚆矢인 飛行教授權君」『時代日報』1926年5月21日2面など。なお、この朝鮮飛行練習所は1926年5月汝矣島で朝鮮で最初に設立された飛行練習所(飛行学校)である。京城商業会議所会頭である渡辺定一郎などによって発起され、西尾大尉が経営に関わっていた。入学資格は高等普通学校2年終了、高等小学校卒業程度で、千円くらいの練習費が必要であった。のちに、1927年9月頃に朝鮮航空研究所に変更された。(『朝鮮日報』1926年05月29日夕2面、『東亜日報』1927年9月25日5面。)

				1923年12月鶴見片岡飛行場卒業 津田沼飛行学校6ヶ月間修業 ²⁸	1927中国武昌国立中山大学革命軍に参加 ³⁰ 1932年2月秘密結社読書会協議会事件で逮捕 1933年1月西大門刑務所で死亡 ³¹	
7	*金治玠 ³² 1897.5	三等 1924年9月25日	平壤	伊藤飛行機研究所 1924年9月25日卒業 ³³	1926年2月平壤で飛行学校設立計画 ³⁴ 1926年中国国民軍に投身 1927年1月から中国武漢政府、武昌飛行隊で、飛行士として活躍 ³⁵	独立後韓国へ帰国したが、その後の行方は不明 ³⁶
8	鄭在燮 ³⁷ 1903.10～	三等 1925年11月6日	全北益山	中央高普3年終える 1925年春第一飛行学校（鶴見飛行学校）入学 1925年11月卒業 ³⁸ 1926年頃中国国立工業大学在学	1925年11月鷺梁津に飛行学校設立 ³⁹ 1926年7月北京で中国軍閥吳佩孚軍に入隊 ⁴⁰ 1926年9月朝鮮に戻る ⁴¹ 1928年4月14～15日郷土訪問飛行 ⁴² 1935年頃は職業不明	
9	閔成基 1894.4.27～	三等 1925年11月6日	忠南牙山温陽	善隣商校 普成専門学校	1925年11月鷺梁津に飛行学校設立 ⁴⁴	

²⁸ 『朝鮮日報』1926年5月21日朝2面。

³⁰ 『東亜日報』1927年7月25日2面。

³¹ 『朝鮮日報』1932年2月15日夕6面、『朝鮮日報』1933年1月26日朝2面。

³² 『航空年鑑昭和5年』前掲、p. 451。帝國飛行協会編『航空年鑑昭和10年』帝國飛行協会、1935年8月、p. 502。次にある金致漢は金治玠の誤字；『朝鮮日報』1925年4月24日朝2面。

³³ 1924（大正13）年9月25日卒業した後、故郷で雑貨屋を経営するという話が次の雑誌記事にある。；「三千里特種記事」前掲、p. 143。しかし、この時期中国で飛行士として活動していたと判断され、記事の内容が間違っていたと思われる。

³⁴ 『朝鮮日報』1926年2月10日朝1面。

³⁵ 『中外日報』1927年1月28日2面。

³⁶ 宋錫禹『雲雀の証言 韓国草創期民間航空史話・日本版』酣燈社、2001年、p. 11。なお、本の監修者藤田武明の金治玠に関する思い出について pp. 10-11 で確認できる。

³⁷ 『航空年鑑昭和5年』前掲、p. 451。『航空年鑑昭和10年』前掲、p. 502。

³⁸ 『東亜日報』1925年11月15日2面。

³⁹ 『時代日報』1925年11月15日2面。

⁴⁰ 『東亜日報』1926年7月4日2面。

⁴¹ 『東亜日報』1926年9月25日2面。

⁴² 『東亜日報』1928年4月10日2面。『東亜日報』1928年4月16日2面。

⁴⁴ 『時代日報』1925年11月15日2面。

				1925年1月6日品川区鶴見潮田町第一航空学校入学 ⁴³	1926年7月中国軍閥吳佩孚軍に入り北京で活動 南京 國民政府 航空所 1932年6月頃 ⁴⁵	
10	李昌均 ⁴⁶ 1926 (20歳)	三等 1926年8月	開城出身・慶南晋州成長	晋州第一普通学校、公立農業学校卒業 1925年春東京蒲田の日本飛行学校正科 1926年8月末に立川日本飛行学校操縦科を卒業	1926年秋には、故国訪問飛行の目的で朝鮮に来たが、汝矣島飛行場に保管していた飛行機が破損したことで延期	
11	李寿福	三等 1927年現在 ⁴⁷				
12	姜愚陽 ⁴⁸ 1907.8～	三等 1927年3月31日	黄海載寧	東亜飛行専門学校 1927年3月31日卒業 その後伊藤飛行機研究所入学 ⁴⁹	1928年6月10日、千葉津田沼伊藤飛行場で練習中に墜落負傷 ⁵⁰ 1934年完治後故郷訪問飛行計画 ⁵¹ 1937年津田沼飛行場で再び飛行練習、故郷訪問飛行計画 ⁵²	
13	趙成恂 ⁵³ 1896.1～	三等 1928年2月25日	全南光州	1926年9月日本飛行学校航空科正科入学、12月卒業、1927年1月操縦科入学、その後学費支弁が困難で中退 ⁵⁴ 名古屋飛行学校 1928年2月25日卒	1930年頃から故郷全羅南道道光で、春木庵という料亭を経営 ⁵⁶ 。	

⁴³ 『東亜日報』1925年11月15日2面。

⁴⁵ 『東亜日報』1926年7月4日、2面および朝鮮總督府警部局編『國外ニ於ケル容疑朝鮮人名簿』行政學會、1934年、p. 244。

⁴⁶ 『朝鮮日報』1926年12月26日朝2面。

⁴⁷ 『東亜日報』1927年5月10日2面。

⁴⁸ 『航空年鑑昭和5年』前掲、p. 451。帝國飛行協會編『航空年鑑昭和13年』帝國飛行協會、1938年12月、p. 753。

⁴⁹ 『朝鮮日報』1927年9月22日夕2面。

⁵⁰ 『東亜日報』1928年6月12日2面。

⁵¹ 『東亜日報』1934年10月11日3面。

⁵² 『朝鮮日報』1937年5月28日夕2。

⁵³ 『航空年鑑昭和5年』前掲、p. 450。『航空年鑑昭和10年』前掲、p. 503。

⁵⁴ 『朝鮮日報』1928年3月6日夕5面。

⁵⁶ 「三千里特種記事」前掲、p. 145。光州歴史文化資源ストーリーテリング (<http://gjstory.or.kr/sub.html?pid=48&formtype=view&code=1086>) 2019年7月31日アクセス。

				業し三等飛行士になる ⁵⁵		
14	尹昌鉉 ⁵⁷ 1907.10～	二等 1928年1月23日 ⁵⁸		法政大學 経済科卒業 1928年1月23日日本飛行学校卒業	1930年法政大學機訪 歐飛行 ⁵⁹ 1932年5月郷土訪問 飛行 ⁶⁰	朝鮮航空協会初 代会長
15	尹公欽 1904～	三等 二等 1932年6月 ⁶¹	平北 嶺美	京城第一高等普通 学校 立川日本飛行学校 1932年6月3日 ⁶²	1932年7月7日に故 国訪問飛行で立川を 出発したが、広島で 墜落、機体破損 ⁶³ 1933年南京軍官学校 所属で活動 1934年6月28日国 民政府軍事委員会幹 部訓練班第六隊卒業 生として朝鮮に入国 し、活動している途 中で逮捕 ⁶⁴ 1936年胃潰瘍で執行 停止になる ⁶⁵ 1937年行方不明 ⁶⁶ (中国に亡命したと 推測される)	1946年8月北 朝鮮労働党 中央委員 1957年8月肅清 される ⁶⁷ 。
16	金榮浩 ⁶⁸	三等 1928年7月(推 定) 二等 1929年8月10日		日本飛行学校卒業 1928年7月31日		
17	徐雄成 ⁶⁹ 1906.～ 1997	三等 1927年1月28日 二等 1927年3月24日	忠北 天案 群笠 場面	日本飛行学校卒業 1927年1月28日	日本飛行学校教官	朝鮮航空隊会長

⁵⁵ 同前。1927年11月9日卒業という記録もある；『朝鮮日報』1927年11月30日夕2面、『東亜日報』1928年2月29日5面。

⁵⁷ 『航空年鑑昭和13年』前掲、p. 677。

⁵⁸ 帝國飛行協会編『航空年鑑昭和7年』帝國飛行協会、1932年7月、p. 536。

⁵⁹ 『毎日申報』1930年10月31日2面。

⁶⁰ 『東亜日報』1932年5月20日朝2面など。

⁶¹ 『航空年鑑昭和9年』前掲、p. 423。

⁶² 同上。『朝鮮日報』1932年7月6日朝2面。

⁶³ 『朝鮮日報』1932年7月9日朝2面。

⁶⁴ 『朝鮮日報』1934年11月9日朝2面。『朝鮮日報』1934年11月11日朝2面。

⁶⁵ 『東亜日報』1936年2月25日夕2面。

⁶⁶ 『東亜日報』1937年6月10日朝5面。

⁶⁷ 韓国民族文化大百貨事典編集部『韓国民族文化大百貨事典17巻』韓国精神文化研究院、1991年、p. 256。

⁶⁸ 『航空年鑑昭和5年』前掲、p. 442。

⁶⁹ 同上、p. 441。『朝鮮日報』1927年2月5日夕2面。

18	姜世基 ⁷⁰ 1904 (推定) ~1928.4.18	三等 1927年春		1921年第一航空学校入学、その後中退 1926年春日本飛行学校入学	1928年4月18日練習飛行の途中で墜落、死亡	
19	金鍊器 ⁷¹ 1928 (19)	三等 1927年7月31日 二等 1929年	平北 義州	平壤宗實中学中退 1926年2月頃日本飛行学校入学 御國飛行学校	1930年朝鮮新義州中國領事朱領事の紹介で南京航空署航空少佐で入隊 杭州航空学校教官(1933年末まで)	1945年10月朝鮮航空建設委員会委員飛行士
20	田相國 ⁷² 1907.12.22 ~1938.8.21	三等 1928年11月(推定) 二等 1929年9月28日	黄海 信川	朝鮮中央基督教青年会学館 1928年11月26日日本飛行学校卒業	1929年11月3日一二等飛行士競技大会で5位 1931年杭州飛行軍官学校教官 1936年5月上海領事館警察に検挙される 1936年頃南京政府陸軍少佐 <u>1938年発動機故障で墜落、死亡⁷³</u>	
21	金東業 ⁷⁴ 1902~	三等 1927年推定 二等 1929年6月15日	慶北 安東	1915年安東私立啓明学校卒業 1917年安東公立普通学校卒業 1919年3月釜山自動車学校卒業 1922年日本飛行学校入学 ⁷⁵ 1923年蒲田日本飛行学校	1933年2月故国訪問飛行 ⁷⁷ 朝鮮飛行学校の操縦士兼整備士 1934年10月全朝鮮一周飛行 ⁷⁸	韓国航空建設協会総務部長 韓国空軍

⁷⁰ 浅田禮三『航空殉職録・民間』1936年、pp. 178-179。『東亜日報』1928年4月20日2面。

⁷¹ 金鍊器「중국 비행학교 지원하는 고국 청년에게」『三千里年(号)』三千里社、1932年12月。

⁷² 『航空年鑑昭和5年』前掲、p. 442。『東亜日報』1929年11月13日朝2面。

⁷³ 「田烈士相國，祖籍韩国，入我国籍后为江苏省江宁县人，生于中华民国纪元前五年。在日本航空学校及我国中央航空学校第二期高级班毕业，初任日本航校教官，因怀亡国之痛，遂归我国投效空军……二十七年（1938年）8月21日，因公由汉口驾C.B机74号飞往四川成都，因发动机故障，坠落于湖北宜昌西60公里南沱江中殉职。遗妻及女一。」；陳嘉尚『空軍忠烈錄第一輯』空軍總司令部情報署，1959年、p. 209。次をサイトから再引用。；리함「거레 항일항공렬사 전상국」『吉林新聞』2015年7月10日。

(http://www.jlcnwb.com.cn/cxz/content/2017-03/07/content_184387.htm) で再引用。2019年8月16日アクセス。

⁷⁴ 帝國飛行協會編『航空年鑑昭和6年』帝國飛行協會、1931年5月、p. 603。

⁷⁵ 『朝鮮日報』1929年1月6日朝2面。

⁷⁷ 『朝鮮日報』1933年2月6日朝2面。

⁷⁸ 『朝鮮日報』1934年10月21日夕2面。

				1928年5月20日東西定期航空会卒業 ⁷⁶		
22	浩吉石 ⁷⁹ 1908.8～	二等 1930年6月26日		安藤飛行機研究所 1930年6月26日卒業		
23	朴奉祉 ⁸⁰ 1911.3～ 1945	三等 1931年2月頃推定 二等 1931年12月5日 一等 1934年3月31日 ⁸¹	全南 羅州	1929年徽文高等普通学校卒業 1931年2月27日日本飛行学校卒業 その後亞細亞飛行学校へ転校 1933年亞細亞飛行学校卒業	亞細亞飛行学校教官 ⁸² 1935年10月郷土訪問飛行 ⁸³ 1936年慎航空事業社入社 第二次世界大戦末頃(5月6月頃)、海南島の沖合上空で <u>連合軍空軍の攻撃で死亡</u> ⁸⁴	
24	吳成玉 ⁸⁵ 1910.11～	二等 1931年12月5日 一等 1939(朝鮮での試験) ⁸⁶	平北 義州	1931年6月13日東亞飛行専門学校卒業	1937年慎航空事業社 1941年満州国 ⁸⁷	
25	李繼煥 ⁸⁸ 1910.4～	二等 1934年1月13日	平壤	中央高等普通学校 東京の体育関連学校で研究 1931年再び来日 1934年1月13日卒業	平壤で自動車運転営業 1934年 第一航空学校教官	1948年西北航空隊結成 ⁸⁹
26	鄭正基 ⁹⁰ 1907.3～	二等 1934年5月30日		帝国飛行学校 1934年5月30日卒業		

⁷⁶ 『航空年鑑昭和6年』前掲、p. 603。

⁷⁹ 『航空年鑑昭和6年』前掲、p. 603。『航空年鑑昭和10年』前掲、p. 454。

⁸⁰ 『航空年鑑昭和7年』前掲、p. 536。

⁸¹ 『航空年鑑昭和10年』前掲、p. 446。『東亜日報』1933年12月16日朝2面には、1933年12月とある。

⁸² 『毎日申報』1933年1月9日2面。

⁸³ 『朝鮮日報』1935年9月30日夕2面。

⁸⁴ 宋錫禹、前掲、p.12。

⁸⁵ 『航空年鑑昭和7年』前掲、p. 536。『航空年鑑昭和10年』前掲、p. 456。

⁸⁶ 『東亜日報』1939年11月28日朝2面。

⁸⁷ 慎鏞項「航空熱과 朝鮮青年」『三千里13(3)』1941年3月、p. 60。

⁸⁸ 『航空年鑑昭和10年』前掲、p. 465。『東亜日報』1934年1月19日朝2面。

⁸⁹ 航空建設運動の先駆的任務を遂行し、祖国防衛のため超南した航空技術者で結成された団体。『東亜日報』1948年1月31日4面、および2月15日4面。

⁹⁰ 『航空年鑑昭和10年』前掲、p. 467。

27	申載佑 ⁹¹ 1911.5～	二等 1934年8月23日	大邱 義城	法政大学予科中退 第一航空学校 1934 年8月23日卒業 ⁹²		
28	李起煥 ⁹³ 1916.7～	二等 1936年1月24日	水源 新豊 里	1936年1月24日第 一航空学校卒業	第一航空学校教官 1936年には、日本航 空学校内に李起煥飛 行研究所設置 ⁹⁴	
29	李永三 ⁹⁵ 1908～	二等 1935年1月15日		各務ヶ原高等飛行 学校 1935年1月15 日卒業		
30	表明鎬 ⁹⁶ 1939 (27)	二等 1936 一等 1939 (朝鮮で の試験 ⁹⁷)	黄海 安岳	広島廣慶中学 亞細亞飛行学校	慎航空事業社	1945年10月朝 鮮航空建設委員 会委員飛行士 ⁹⁸
31	韓鐸昇 ⁹⁹ 1917.6～	二等 1937年7月22日 一等 1942年2月 ¹⁰⁰ (大邱にて)		日本飛行学校		
32	金聲鎮 ¹⁰¹ 1913.8～	二等 1937年7月22日		1937年7月22日 日本学生航空連盟 卒業		
33	劉炳勳 ¹⁰² 1917.8～	二等 1937年10月4日	黄海 信川	帝国飛行学校		
34	高善柱 1913.10～	二等 1937年10月4日	全南 光山	第一航空学校	1938年12月郷土訪問 飛行	

⁹¹ 『航空年鑑昭和10年』前掲、p. 468。

⁹² 『毎日申報』1934年8月13日夕2面。『航空年鑑10年』には、日本飛行学校卒となっている。

⁹³ 『朝鮮中央日報』1934年7月21日朝2面。

⁹⁴ 『朝鮮中央日報』1936年8月5日夕2面。

⁹⁵ 『航空年鑑昭和10年』前掲、p. 471。『朝鮮中央日報』1935年1月20日夕3面。

⁹⁶ 『朝鮮日報』1939年11月29日夕2面。

⁹⁷ 『東亜日報』1939年11月28日朝2面。

⁹⁸ 『中央新聞』1945年11月2日2面。

⁹⁹ 『航空年鑑昭和13年』前掲、p. 699。

¹⁰⁰ 『毎日新報』1942年2月13日夕3面。『国民新報』1942年2月22日6-7面。


¹⁰¹ 『航空年鑑昭和13年』前掲、p. 699。

¹⁰² 同上、p. 700。『東亜日報』1937年10月15日朝8面。

41	*金景圭	不明（1919年頃から日本で飛行術を学んでいる朝鮮人飛行士として最初に紹介されていた）	京城馬浦	普成小学校卒業 普成中学校3年中退 1919年6月中島飛行練習所に入学 尾島飛行場、所沢などで航空術を研究 ¹¹³ 。		飛行士免許の取得およびその後の活動不明
----	------	---	------	---	--	---------------------

出典：帝国飛行協会『航空年鑑』各年度、宋錫禹『雲雀の証言』、佐藤佐藤一一『日本民間航空通史』、その他新聞記事などをもとに筆者作成。

注：植民地期、日本で飛行機操縦士免許を取得した朝鮮人の詳細を探ることにしたが、その生年や出身飛行学校に関しては、主に『航空年鑑』の記録に従った。主な履歴に関しては朝鮮で発行された新聞を参考にし、各飛行士に関する記事における断片的な記録をまとめた。そのため【別表3】は、統一された形式ではなく、ここにある各飛行士の活動が全てだとはいえない。朝鮮人飛行士に関しては、今後より詳しい調査が必要であり、これはあくまでも現在の研究成果によるものに過ぎないということを注記しておきたい。また幾人の生年に関して、新聞が書かれた際に、当時の歳で書かれているが、数え歳で記載された可能性もあり、その正確な生まれ年は算出できない。そのような場合、1930(20)のように表記し1930年20歳であったということを示すので、大体の年齢の推定に参照されたい。

 中国方面で活動をした朝鮮人飛行士

¹¹³□「朝鮮人の飛行家」『毎日申報』1919年5月30日3面。「新 비행가는 何人 : 마포 재산가의 셋째 아들」『毎日申報』1919年5月31日3面。「비행기 추락, 위태하였던 김경규」『毎日申報』1919年6月17日3面。「비행계의 건아가 될 김경규 군의 近情」『毎日申報』1919年10月29日3面など。

	『東亜日報』 5面	錦衣 [○] 朴 [○] 敬元 [○] 故郷 [○] へ, 戻 [○] 飛 [○] 士 [○] 朴 [○] 敬元 [○] 니 飛 [○] 士 [○] 朴 [○] 敬元 [○] 가	朴
19270219	『中外日報』 2面	錦衣還郷 [○] 一 [○] 飛士 [○] 朴 [○] 敬元 [○] 嬢 [○] 스 飛 [○] 士 [○] 朴 [○] 敬元 [○] 嬢 [○] 이 飛 [○] 士 [○] 朴 [○] 敬元 [○] 嬢 [○] 이	朴
19270302	『每日申報』 2面	女流飛行士 朴嬢 入城 [○] 飛 [○] 士 [○] 朴 [○] 敬元 [○] 嬢 [○] 이 飛 [○] 士 [○] 朴 [○] 敬元 [○] 嬢 [○] 이	朴
19270306	『每日申報』 6面	飛士 朴敬元嬢 歡迎會 (大邱) 飛 [○] 士 [○] 朴 [○] 敬元 [○] 嬢 [○] 이 飛 [○] 士 [○] 朴 [○] 敬元 [○] 嬢 [○] 이	朴
19270308	『東亜日報』 4面	飛行士 朴敬元嬢 歡迎會 (大邱)	朴
19270411	『中外日報』 4面	朴鳥人 歡迎 盛況裡閉會	朴
19270412	『朝鮮日報』 朝 1面	朴飛行嬢 歡迎會	朴
19270413	『東亜日報』 4面	飛行士 歡迎會 (大邱)	朴
19270512	『每日申報』 4面	飛行大會優勝은 徐氏 朴 [○] 警元嬢 [○] 도 參加活躍	朴
19270726	『每日申報』 3面	女飛行家 朴嬢 작일 고향에	朴
19271021	『朝鮮日報』 夕 3	삼등비행사합격이 충분 飛 [○] 士 [○] 朴 [○] 敬元 [○] 嬢 [○] 이 飛 [○] 士 [○] 朴 [○] 敬元 [○] 嬢 [○] 이	李
19271116	『朝鮮日報』 夕 2面	日本全國飛行大會 [○] へ 朴 [○] 敬元 [○] 嬢 [○] 受賞. 3 [○] 등 [○] 비 [○] 행 [○] 사 [○] 합 [○] 격 [○] 이 충 [○] 분 [○] 이 [○] 다. 女流鳥人 [○] 一 [○] 飛士 [○] 朴 [○] 敬元 [○] 嬢 [○] 이	朴
	『中外日報』 2面	조선이 낳은 여류비행가 박경원 양의 영예	朴
19271118	『每日申報』 3面	入賞된 朴敬元嬢 비행경기대회에서	朴
19271124	『每日申報』 2面	飛行界의 새 자랑 李嬢과 徐雄成君 새로히 비행사된 이정희 두번식 일등한 서웅성군 試官 놀낸 李貞喜嬢	李
19271125	『每日申報』 2面	飛行士 李貞喜嬢 (上) 飛行士 못되야 成病된 그 熱誠 참고대에도 비행기소리	李
19271126	『每日申報』 2面	飛行士 李貞喜嬢 (下) 以外の 恩人 만나 初志를 貫徹했다	李

19280331	『每日申報』3面	李貞喜嬢	李
19280420	『每日申報』2面	飛行士姜世基氏 所澤에서 墜落慘死	姜世基、李
19280714	『每日申報』2面	高度飛行競技에 朴, 李兩嬢이 入賞 비행기 경쟁에 이복녀들이 비행승사사이요령에 十二日代代木에서	兩
	『東亜日報』2面	飛行競技에 兩女飛行士 當選、 동양기 경쟁에 이복녀들이 비행승사사이요령에 朴敬元과 李貞喜 兩嬢	兩
	『中外日報』2面	高度飛行에 朴李兩嬢入賞	兩
19280716	『每日申報』3面	고도비행에 입상된 우리 비행사들	兩
19280719	『中外日報』2面	女流飛行士朴嬢受賞 동경대판간의 비행경기결과	朴
19281008	『每日申報』2面	異郷에서 三輪名花 (2) 二等飛行 사가 된 朴敬元嬢의 榮譽	朴
19281028	『每日申報』2面	朴敬元嬢歸郷	朴
19281030	『每日申報』3面	結婚과 이복녀들이요령 비행	朴
19290210	『朝鮮日報』夕2面	女飛行士李貞喜嬢 今春에 故土飛行 本社主催로 舉行	李
19290211	『東亜日報』2面	李貞喜嬢 郷土飛行	李
	『中外日報』2面	이정희양 항토비행계획	李
19290220	『朝鮮日報』夕2面	朝鮮 初有에 商工視察團. 東京大阪에 歡迎 盛大 (李貞喜의 歡迎飛行予定)	李
19290222	『朝鮮日報』夕2面	未曾有에 大視察團 各都市도 歡迎準備. 동경 도착하는 동양에 朴敬元의 祝賀飛行	兩
19290226	『東亜日報』2面	朴敬元女流飛行士詞四月에 訪問飛行	朴
19290227	『每日申報』3面	地方人事	朴
19290301	『每日申報』3面	春四月 郷土訪問飛行 大邱出身의 朴敬元嬢	朴
19290311	『每日申報』3面	朴嬢郷土訪問飛行 後援會組織과 贊助金募集 七日 밤 關係者들이 모여 具體案을 協定	朴

	『東亜日報』 4面	二等飛行士 朴敬元嬢의 訪郷飛行準備, 大邱各團體에서	朴
19290312	『朝鮮日報』 夕 2	李嬢의 飛行, 大邱에서	李
19290323	『每日申報』 2面	大邱, 京城間 飛行을 計劃 조선녀성의 씩씩한 비행 二等飛行士 朴敬元嬢談 郷土訪問飛行次로은 朴敬元嬢 이십이일날 조선호텔에서	朴
19290324	『朝鮮日報』 夕 3面	故郷訪問飛行 朴敬元嬢	朴
19290718	『每日申報』 2面	靑空의 飛行 藝術의 殿堂의 二等飛行士 李貞喜嬢의 石井漠舞踊研究所入所	李
	『朝鮮日報』 夕 2面	二等飛行士 李貞喜嬢 舞踊界의 方向轉換	李
	『東亜日報』 3面	二等飛行士 李貞喜嬢의 歸國 李貞喜嬢, 石井漠門下의 舞踊의 研究	李
19290921	『朝鮮日報』 夕 3面	女飛行士 李貞喜嬢의 舞踊團의 出演	李
	『東亜日報』 3面	李貞喜嬢의 舞踊團의 出演	李
19300908	『每日申報』 2面	飛行家의 舞踊家의 舞踊家의 自動車運轉手志願 不遇의 女鳥人 李貞喜嬢	李
19300923	『每日申報』 夕 3面	朴敬元嬢의 郷土訪問飛行 十一月에 決定	朴
19301101	『東亜日報』 2面	朴敬元嬢 飛行大會參加 (東京)	朴
19301120	『每日申報』 夕 2面	二十日朝出發 一路東京에 동경서도 성대히 환영할 터 朴敬元嬢도 出迎	朴
	『東亜日報』 2面	歐亞蒼空 훨훨날아 英國靑鳥號 昨日安着, 상해서 七시간만에와, 本社에서 花束을 進呈//朴敬元嬢도 歡迎飛行參加[寫]	朴
19301123	『每日申報』 夕 2面	朴敬元嬢의 誘導飛行 箱根附近에 出迎	朴
19301126	『每日申報』 夕 2面	靑鳥號東京着	朴
	『東亜日報』 2面	航程一萬八千키로 靑鳥號東京安着 녀자비행가로 새기록 朴敬元嬢等誘導飛行	朴

19330724	『每日申報』夕2面	愛機青燕號 飛來 八月七日羽田出發 飛來 女鳥人朴敬元嬢	朴
19330728	『朝鮮日報』朝2面	麗人朴嬢 來七日訪鄉飛行 滿州訪問 兼行	朴
19330729	『每日申報』夕2面	朴敬元嬢의 訪滿飛行日程 八月七日 우전비행장 발정 九日午後에 京城着	朴
	『朝鮮中央日報』2面	朴敬元嬢의 訪滿飛行日程 다음과 같다	朴
19330802	『朝鮮日報』朝2面	故國訪問飛行朴敬元嬢消息	朴
19330803	『朝鮮中央日報』2面	朴敬元嬢飛行機, 青燕이라 命名	朴
19330805	『東亞日報』朝2面	空中에서 陸上에서 女流飛行士 李貞喜, 失真 끝에 飲毒, 最後의 길은 어디로?	李
19330806	『每日申報』夕2面	變化 生涯 主人李貞喜嬢 飲毒瀕死	李
	『東亞日報』朝2面	朴敬元嬢飛行消息, 경성 거쳐 만주	朴
19330807	『每日申報』夕2面	女鳥人朴敬元嬢 七日羽田 出發-故國訪問飛行次	朴
	『朝鮮中央日報』2面	朴敬元嬢訪問飛行發程 金七일에 우전을 출발	朴
19330808	『每日申報』夕2面	訪滿朴敬元機 青燕號登程 羽田飛行場出發	朴
	『朝鮮日報』夕2面	女流鳥人朴嬢 今朝羽田 出發. 故鄉山川 向	朴
	『朝鮮日報』朝2面	歸鄉中 朴敬元嬢 發程後 消息不明. 箱根山 通過 後 行方不明 太平洋方面서 遭難?	朴
	『東亞日報』朝2面	朴敬元嬢飛行機去處가 不明, 墜落된 듯 搜索中 (東京)	朴
	『朝鮮中央日報』2面	음독하였다는 헛된 풍설로 또 다시 화제에 오른 이정희양의 근황 (1)	李
19330809	『每日申報』夕2面	女流航空界 犧牲 目擊 村民	朴

		敬元이가 죽다니요 그만은 成功키를 마음속에서 빌고 잊었습니다 눈물에 저저 李貞喜嬢談 (その他)	朴、李
	『朝鮮日報』夕2面	『莫逆 (모탈역)』 허탈차탈 정정오 정정오-탈 탈탈탈 탈탈탈 허탈』 李貞喜 오 오-탈 탈탈탈 탈탈탈 탈탈탈탈	朴、李
	『朝鮮日報』朝2面	嗚呼雄圖-탈 탈탈탈탈. 기 기탈탈탈 오 오탈탈탈 탈탈탈탈. 堂上片母 오 탈탈탈탈 탈탈탈탈탈 탈탈탈탈 (その他)	朴
	『東亞日報』夕2面	唯一의 女流飛行家 朴敬元嬢墜落死慘, 箱根 넘어 玄獄山 날다가[肖] (靜岡)	朴
	『朝鮮中央日報』2面	訪滿飛行途中 오-탈 朴敬元嬢墜落死慘	朴
		창공에서 대지로 뜻아닌 전향, 비행기 자금 얻고자, 이정희양의 근황	李
19330810	『每日申報』夕2面	宿望 오-탈 達 탈탈탈 탈탈탈 오 탈탈탈-탈 悲報 오 탈탈탈 탈탈탈탈탈 탈탈탈 오-탈 기 기탈탈탈, 녀일코 말업는 어머니의 情景 아마 거짓말이지요?, 愛兒를 일흔것 이에서 더하겠조 相羽飛行學校長談 其他	朴
	『朝鮮日報』夕2面	오 탈탈탈탈탈 탈탈탈 1 (탈탈탈탈탈 오-탈탈탈)	朴
	『朝鮮中央日報』2面	不幸 탈탈탈 大空 오-탈 麗人 기탈탈탈탈 오-탈 탈탈탈탈탈 탈탈탈 오-탈 嘆息	朴
		密雲中을 飛行타가 突然山腹에衝突, 朴嬢은 「핸들」을 잡은 채 殞命、朴敬元嬢慘事原因	朴
19330811	『每日申報』夕2面	朴敬元嬢遺骨母校에 歸着	朴
	『朝鮮日報』夕2面	오 탈탈탈탈탈 탈탈탈 2 (탈탈탈탈탈 오-탈탈탈)	朴

19340328	『每日申報』夕7面	故朴敬元嬢에 同情 空中 麗人 建設	朴
19340730	『朝鮮中央日報』夕2面	鳥人朴敬元嬢 遭難一週忌 追悼飛行 碑 建設	朴、李
19340808	『每日申報』夕7面	故朴敬元嬢 伊豆玄岳上 飛行	朴
	『朝鮮中央日報』夕2面	故朴敬元嬢一週忌玄岳에서 舉行	朴
19340811	『每日申報』夕7面	故朴敬元嬢 追善飛行	李
	『東亞日報』朝2面	李貞喜嬢 訪郷飛行計劃 (東京)	李
19350812	『朝鮮中央日報』夕2面	二等飛行士가된 義城出生 陳載佑君 十一月에 訪問飛行	申載佑、朴
19340813	『每日申報』夕2面	故朴嬢 吊慰飛行 今秋內鮮滿飛行 準備中 新進飛行士 申載佑君	申載佑、朴
19340828	『每日申報』夕7面	故朴嬢 意 李貞喜嬢 壯圖 李王家御後援 內鮮滿飛行 準備	李
19350212	『每日申報』夕2面	李貞喜 飛行 (壯圖)	李
	『朝鮮日報』夕2面	李貞喜 飛行 (壯圖)	李
19350503	『每日申報』夕2面	李貞喜 飛行 (壯圖)	李
19350811	『每日申報』朝5面	李貞喜嬢	李
	『朝鮮日報』朝2面	李貞善女流飛行家今秋 郷土飛行	李
19350818	『每日申報』朝5面	壯舉途中 夭折 親友 遺志 繼承	李
19350828	『朝鮮中央日報』朝2	李貞喜嬢 郷土訪問 飛行	李
19351001	『朝鮮日報』朝2面	鳥人李貞喜嬢 10月中甸東京出發	李
19351002	『每日申報』夕2面	女流飛行家李貞喜嬢 不遠間壯舉 登程	李
19351003	『東亞日報』朝2面	朴奉祉君 李貞喜嬢 郷土訪問飛行 三日과 十日에 出發키로	李、朴奉祉

19351017	『毎日申報』朝5面	女流飛行家 李貞喜嬢 廿日壯途 [○] 登程	李
19351020	『毎日申報』朝5面	李貞喜嬢飛行 明春 ^ㄷ 延期	李
	『朝鮮日報』朝2面	李貞喜 [○] 故土飛行中止	李
19351206	『朝鮮中央日報』朝3面	命の母全面広告 (薬広告における李貞喜)	李
19360501	『朝鮮日報』夕3面	血涙 ^ㄷ 點綴 ^ㄷ 李貞喜嬢 [○] 飛行10年史 (雑誌『朝光』広告)	李
19360614	『朝鮮日報』朝2面	故土訪問飛行과 東亜一週의 壮挙、李貞喜嬢、九月 [○] 決行	李
		自信 [○] 充分 李貞喜嬢談	李
19380104	『毎日申報』新年号其の二の二	非常時過程經濟銃後의 廚房守護 ^ㄷ 李貞喜嬢 [○] 女性飛行士李貞喜	李
19390304	『毎日申報』朝3面	金福男嬢	*
	『朝鮮日報』朝2面	女鳥人又名金福男嬢 (二五) 에 免許証	*
	『東亜日報』朝2面	朝鮮女性 [○] 李貞喜嬢 [○] 操縦士免許證 咸南 金福男嬢 [○] 榮譽	*
19390318	『朝鮮日報』夕7面	金福男女飛行士 咸南 ^ㄷ 基金募集. 郷土訪問 飛行遂行次	*
19400301	『毎日申報』夕2面	半島女飛行士遺骨을 郷里로	*

* 朝鮮発行朝鮮語新聞、『毎日申報』『東亜日報』『朝鮮日報』『時代日報』などにおける朝鮮人女性飛行士に関する記事を各新聞のデータベースより筆者作成。

* 主に朴敬元に関する記事は「朴」、李貞喜に関する記事は「李」と表記する。二人にかんする記事は表記しない。

* 『東亜日報』は1932年11月21日付から朝・夕刊行

* 『朝鮮中央日報』は1934年7月から朝・夕刊行

文献

新聞・雑誌・定期刊行物

日本語	
原文	影印版、マイクロフィルム版、データベース
『読売新聞』読売新聞社	『読売新聞 ヨミダス歴史館』 (https://database.yomiuri.co.jp)
『朝日新聞』朝日新聞社	朝日新聞社『朝日新聞縮刷版』日本図書センター、 1971-2016
『東京日日新聞』毎日新聞東京本社	『東京日日新聞（マイクロフィルム版）』日本マイクロ写真製作 『毎索』（ https://mainichi.jp/contents/edu/maisaku/)
『婦人の友』主婦の友社、 1917-2008	国立国会図書館デジタル資料
『旅』新潮社、 1924-2012	国立国会図書館デジタル資料
『航空時代』航空時代社、 1930-1952	一部はマイクロフィッシュ化、 『航空時代（マイクロフィッシュ版）』国立国会図書館所蔵
『婦人サロン』文藝春秋社、 1929-1932	早稲田大学図書館編『航空時代（マイクロフィッシュ版）』 雄松堂フィルム出版、2003
『スピード』日本自動車学校出版部、 1918-1940	一部はマイクロフィッシュ化、 『スピード（マイクロフィッシュ版）』国立国会図書館、 1999
朝鮮語	
『基督申報』基督申報部、 1915-1937	『基督申報（影印版）』韓国基督教史研究会、1988
『独立新聞』獨立協會、 1896. 4-1999. 12	大韓民国新聞아카이브 (http://nl.go.kr/newspaper/)
『東亜日報』東亜日報社、 1920.4-	『東亜日報（マイクロフィルム版）』東亜日報社調査部、 1982 한국사데이터베이스 (http://db.history.go.kr/) NAVER 뉴스라이브러리 (https://newslibrary.naver.com)
『大韓毎日申報』1904.7-1910.8 『毎日申報』1910.8-1918.4 『毎日新報』1918.4-1945.8	大韓民国新聞아카이브 (http://nl.go.kr/newspaper/)
『朝鮮日報』朝鮮日報社、 1920.3 -	조선일보 아카이브 (http://srchdb1.chosun.com/pdf/i_archive)
『時代日報』1923. 3-1926. 8 『中外日報』1926. 11-1931. 6 『中央日報』1931. 11-1933. 3	『朝鮮中央日報（縮刷影印版）』韓国学研究所、1985 同上 (v.1) - (v.3) 同上 (v.4) - (v.11) 同上 (v.12) - (v.13)

『朝鮮中央日報』 1933. 3-1936. 9	同上 (v.14) - (v.28) および大韓民国新聞아카이브 (http://nl.go.kr/newspaper/)
『皇城新聞』 皇城新聞社, 1898. 9-1910. 9	『皇城新聞 (影印版)』 韓国文化開発社, 1971 大韓民国新聞아카이브 (http://nl.go.kr/newspaper/)
『韓國日報』 韓国日報社, 1954. 6-	
『京郷新聞』 京郷新聞社, 1946. 10-	
『別乾坤』 開闢社, 1926. 11-1934. 6	『別乾坤 (影印版)』 亦楽, 2003
『四海公論』 四海公論社, 1935. 5-1939. 11	『四海公論 (影印版)』 書光學術資料社, 1991
『三千里』 三千里社, 1929. 6-1941. 11	『三千里 (影印版)』 現代社, 1982
『新女性』 開闢社, 1923. 9-1934. 4	『新女性 (影印本)』 現代社, 1982
『女性』 朝鮮日報社出版部, 1936. 4-1940. 12	『女性 (影印本)』 現代社, 1982
『朝光』 朝光社, 1935-1944	『朝光 (影印版)』 學研社, 1981-1984

研究書・研究論文

日本語

- 阿部洋外「4 シンポジウム『人物研究の課題と方法』教育史学会第3回大会記録、1960年、pp. 191-213
- アントニー・D. スミス『ナショナリズムの生命力』晶文社、1998
- 池上善彦編『現代思想:現代思想のキーワード 28 (3) 号臨時増刊』、青土社、2000
- 池田緑「ポジショナリティ・ポリティクス序説」『法学研究 89 (2)』慶應義塾大学法学研究会、2016.2、pp. 317-341
- E.J. ホブズボーム『ナショナリズムの歴史と現在』大月書店、2001
- 伊藤るり外編『モダンガールと植民地的近代: 東アジアにおける帝国・資本・ジェンダー』岩波書店、2010
- 井上祐子『戦時グラフ雑誌の宣伝戦 十五年戦争下の「日本」イメージ』青弓社、2009
——『植民地朝鮮の「新女性」-「民族的賢母良妻」と「自己」のはざままで』明石書店、2013
- 今西一編『世界のシステムと東アジア-小経営・国内植民地「植民地近代」』日本経済評論社、2008
- 岩見照代『ヒロインたちの百年-文学・メディア・社会における女性像の変容』学芸書林、2008
- 氏家幹人他編『日本近代国家の成立とジェンダー』柏書房、2003
- 江刺 昭子、史の会編『時代を拓いた女たち: かながわの 131 人』神奈川新聞社、2005
- 大江志乃夫他編『岩波講座-近代日本と植民地 1<植民地帝国日本>』岩波書店、1992
——『岩波講座-近代日本と植民地 4<統合と支配の論理>』岩波書店、1993
——『岩波講座近代日本と植民地 5 (膨張する帝国の人流)』岩波書店、1993

- 小熊英二『<日本人>の境界—沖縄・アイヌ・台湾・朝鮮植民地支配から復帰運動まで』新曜社、1998年
—— 『単一民族神話の起源』新曜社、1995
- 糟谷憲一『朝鮮の近代』山川出版社、1996
- 加藤祐三『東アジアの近代<ビジュアル版>世界の歴史17』講談社、1985
- 加納実紀代「昭和」戦前の飛んでる女たち：草分けの女性飛行士の自立への意志と挫折（女性問題セミナー：研究レポート；平成4年度）日本女子社会教育会、1992
—— 『越えられなかった海峡：女性飛行士・朴敬元の生涯』時事通信社、1994
—— 『女たちの<銃後>増補新版』インパクト出版会、1995
—— 『戦後史とジェンダー』インパクト出版会、2005
- 加納実紀代編『自我の彼方へ：近代を超えるフェミニズム』社会評論社、1990
- 川村邦光『セクシュアリティの近代』講談社、1996
- 姜在彦『近代朝鮮の思想—姜在彦著作選大5巻』明石書店、1996
—— 『朝鮮の攘夷と開化—近代朝鮮にとっての日本—』平凡社、1997
- 金哲央「自由な空に憧れ、最初的女性飛行士に」『朝鮮近代の開拓者：五十六人の肖像』朝鮮青年社、2012、pp. 235-242
- 金富子『植民地期朝鮮の教育とジェンダー—就学・不就学をめぐる権力関係—』世織書房、2005
- クマーリ・ジャヤワリダネ『近代アジアのフェミニズムとナショナリズム』新水社、2006
- ゲーリィ・ガンパート（石丸正訳）『メディアの時代』新潮社、1990
- 恵泉女学園大学平和文化研究所『占領と性：政策・実態・表象』インパクト出版会、2007
- 講談社編『昭和（2万日の全記録）第3巻：非常時日本』講談社、1989
- 小林陽一他『編成されたナショナリズム』岩波書店、2002
—— 『拡大するモダニティ』岩波書店、2002
- 駒込武『植民地帝国日本の文化統合』岩波書店、1996
- 斎藤美奈子『モダンガール論』文芸春秋、2003
- ジェームス・プロクター著（小笠原博毅訳）『スチュアート・ホール』青土社、2006
- 清水幾太郎『社会心理学・ジャーナリズム他』講談社、1992
- シュリーディーヴィ・レッドィ『雑誌『女人芸術』におけるジェンダー・言説・メディア』学術出版会、2010
- 徐智瑛（姜信子・高橋梓訳）『京城のモダンガール』みすず書房、2016
- ジョージ・L・モッセ（佐藤卓巳・佐藤八寿子訳）『ナショナリズムとセクシュアリティ』柏書房、1996
- ジョーン・W.スコット（荻野美穂訳）『ジェンダーと歴史学』平凡社、2004
- スーザン・ブラウンミラー（幾島幸子外訳）『女らしさ』勁草書房、1998
- 鈴木裕子『フェミニズムと朝鮮』明石書店、1994
- 上野千鶴子編『脱アイデンティティ』勁草書房、2005
- 宋連玉『脱帝国のフェミニズムを求めて朝鮮女性と植民地主義』有志舎、2009
- 高綱博文編『戦時上海-1937年~45年』研文出版、2005
- 高綱博文『「国際都市」上海のなかの日本人』研文出版、2009
- 高嶋雄三郎・鄭炳浩『世紀の美人舞踊家崔承喜』エムティ出版、1994
- 竹山昭子『戦争と報道』社会思想社、1995
- 趙惠貞（春木育美訳）『韓国社会とジェンダー』法政大学出版局、2002
- 陳延媛『東アジアの良妻賢母論—創られた伝統』勁草書房、2006

- 津金澤聡廣・斎藤卓巳編『広報・広告・プロパガンダ』ミネルヴァ書房、2003
- 山本武利編『岩波講座「帝国」日本の学知(4)－メディアのなかの「帝国」』岩波書店、2006
- 青木保編『近代日本文化論 2－日本人の自己認識』岩波書店、1999
- 坪井秀人『感覚の近代』名古屋大学出版会、2006
- 西川長夫『新植民地主義論－グローバル化時代の植民地主義を問う－』平凡社、2006
- 秦郁彦編『日本官僚制総合事典』東京大学出版会、2001
- 花崎皋平「越えられなかった海峡 朴敬元に思いをかさねて」『インパクション(85)』インパクト出版会編、1994.04、pp.164-166
- 早川紀代他編『東アジアの国民国家形成とジェンダー－女性像をめぐって』青木書店、2007
 —————『歴史をひらく：女性史・ジェンダー史からみる東アジア世界』御茶の水書房、2015
- ヴァージニア・ウルフ（丹治愛訳）『ダロウェイ夫人』集英社、1998
- 平木国夫『飛行家をめざした女性たち』新人物往来社、1992
- ベネディクト・アンダーソン（白石さや・白石隆訳）『定本想像の共同体－ナショナリズムの起源と流行』書籍工房早山、2007
- 朴忠錫・渡辺造『日韓共同研究論書「文明」「開化」「平和」－日本と韓国』慶応義塾大学出版会、2006
- 松井久子編『何を怖れる：フェミニズムを生きた女たち』岩波書店、2014
- 松村由利子『お嬢さん、空を飛ぶ－草創期の飛行機をめぐる物語』NTT出版、2013
- 松本武祝『朝鮮農村の<植民地近代>経験』社会評論社、2005
- 三澤真美恵『「帝国」と「祖国」のはざま－植民地期台湾映画人の交渉と越境』岩波書店、2010
- ミシェル・フーコー（中村雄二郎訳）『言語表現の秩序』河出書房新社、1981年
 —————（渡辺守章訳）『知への意志（性の歴史Ⅰ）』新潮社、1986
- 水野直樹『生活の中の植民地主義』人文書院、2004
- 水野直樹・藤永壯・駒込武『日本の植民地支配－肯定・賛美論を検証する』岩波ブックレット、2001
- 宮嶋博史他『植民地近代の視座<朝鮮と日本>』岩波書店、2004
- 村井まや子編『ジェンダー・ポリティクスを読む：表象と実践のあいだ』御茶の水書房、2010
- ルイズ・ヤング（加藤陽子ほか訳）『総動員帝国：満洲と戦時帝国主義の文化』岩波書店、2001
- 吉田裕・森茂樹『アジア・太平洋戦争』吉川弘文館、2007
- 吉見俊哉『メディア時代の文化社会学』新曜社、1994
 —————『思考のフロンティアカルチュラル・スタディーズ』岩波書店、2000
- ロジャー・シルバーストーン（吉見俊哉外訳）『なぜメディア研究か』せりか書房、2003
- 若桑みどり『戦争がつくる女性像』筑摩書房、1995

航空史、地域史関連

- 浅田禮三『航空殉職録・民間』航空殉職録刊行会、1936年
- 荒山彰久『日本の空のパイオニアたち：明治・大正18年間の航空開拓史』早稲田大学出版部、2013
- 伊藤重光「小幡ヶ原名古屋飛行学校（一）」『もりやま第32号』守山郷土史研究会、2013、pp.1-11
 —————「小幡ヶ原名古屋飛行学校（二）」『もりやま第33号』守山郷土史研究会、2014、pp.24-36

- 大田区史編さん委員会編『大田区史 下巻』大田区、1996
- 河守鎮夫他編『J-BIRD : 写真と登録記号で見る戦前の日本民間航空機 : 満洲航空・中華航空などを含む : Japanese Aircraft Register 1921-1945』日本航空協会、2016
- 近藤晃『羽田の空”100年物語: 秘蔵写真とエピソードで語る』交通新聞社新書、2017
- 酒井正子「変容する世界の航空史・その4-日本の航空100年(上)」『帝京経済学研究 44(1)』2010、pp. 93-124
- 酒井直樹「序文」『別冊思想. トレイシーズ』岩波書店、2000年11月、pp. 2-10
- 佐藤一『日本民間航空通史』国書刊行会、2003
- 「写真集たちかわ」編集委員会編『たちかわ: 写真集 市制50周年記』立川市教育委員会、1990
- 宋錫禹『雲雀の証言 韓国草創期民間航空史話・日本版』酣燈社、2001
- 中日新聞社会部編『愛知の航空史』中日新聞社、1978
- 日本航空協会『日本航空史(明治・大正篇)』日本航空協会、1956
 —————『航空宇宙年鑑』日本航空協会、1988
 —————『日本の航空100年』日本航空協会、2010
 —————『日本民間航空史話』日本航空協会、1966
 —————『協会75年の歩み: 帝国飛行協会から日本航空協会まで』日本航空協会、1988
 —————『日本航空史(昭和戦後編)』日本航空協会、1992
- 及位野衣「淑女たちの空」『エアワールド(4)』エアワールド、1980、pp. 156-157
- 三田鶴吉『立川飛行場史』(出版社名無)、1976
 —————『立川飛行場物語 上』けやき出版、1987
 —————『立川飛行場物語 中』けやき出版、1987
 —————『立川飛行場物語 下』けやき出版、1987
- 村山茂代「飛行士をめざした卒業生-馬淵てふ子と長山きよ子」『日本女子体育大学紀要(37)』日本女子体育大学2007、3、pp. 45-51
- 平木国夫『日本のエアライン事始』交通研究協会、1997
 —————『日本飛行機物語 首都圏篇』冬樹社、1982
- 「私の顔-パイロット」『家庭よみうり(340)』読売新聞社出版局、1953、pp. 14-15(国立国会図書館電子資料)

同時代史料

- 相羽有『故二等飛行機操縦士朴敬元嬢追悼録』日本飛行学校出版部、1933(国立国会図書館電子資料)
- 韓国教会史文獻研究院編、鄭晉錫監修『朝鮮総督府及所属官署職員録 第28巻(1937)』ゆまに書房、2009
- 韓国教会史文獻研究院編、鄭晉錫監修『朝鮮総督府及所属官署職員録 第29巻(1938)』ゆまに書房、2010
- 高橋重治『日本航空史』航空協会、1936(国立国会図書館電子資料)
- 帝國飛行協会編『航空年鑑昭和5年』帝國飛行協会、1930.1(国立国会図書館電子資料)
 —————『航空年鑑昭和6年』帝國飛行協会、1931.5(国立国会図書館電子資料)
 —————『航空年鑑昭和7年』帝國飛行協会、1932.7(国立国会図書館電子資料)
 —————『航空年鑑昭和8年』帝國飛行協会、1933.6(国立国会図書館電子資料)
 —————『航空年鑑昭和9年』帝國飛行協会、1934.7(国立国会図書館電子資料)

- 『航空年鑑昭和 10 年』帝國飛行協會、1935.8 (国立国会図書館電子資料)
- 『航空年鑑昭和 11 年』帝國飛行協會、1936.10 (国立国会図書館電子資料)
- 『航空年鑑昭和 12 年』帝國飛行協會、1937.12 (国立国会図書館電子資料)
- 『航空年鑑昭和 13 年』帝國飛行協會、1938.12 (国立国会図書館電子資料)
- 秀峯生「朝鮮航空小史」『朝鮮通信 (第二百七十一號)』朝鮮通信協會、1940.12、pp. 13-23
(韓國国立中央図書館電子資料)
- 朝鮮總督府遞信局監理課長代理鶴田誠「昭和九年に於ける通信事業及航空事業に就て-女流飛行家の訪滿飛行」『朝鮮通信 (第二百號記念號)』朝鮮通信協會、1935.1、pp. 25-26
(韓國国立中央図書館デジタル資料)
- 光村利之『(寫眞) 日本航空史』海と空社、1935 (国立国会図書館電子資料)
- 箕輪香村編『陸軍海軍民間飛行家独学受験志願入学立身法』文憲堂書店、1931 (国立国会図書館電子資料)

朝鮮語

- 강이수 「근대 여성의 일과 직업관-일제하 신문 기사를 중심으로」 『사회와역사 65 권』
한국사회사학회, 2004, pp. 170-206
- 「일제하 근대 여성 서비스직의 유형과 실태」 『페미니즘 연구 (5)』 한국여성연구소
2005.10, pp. 89-131
- 경북여성정책개발원 『경북여성 1 호 : 길을 만든 경북여성』 원컴, 2013
- 공제욱 『식민지의 일상 지배와 균열』 문화과학사, 2006
- 권태억외 『일제 강점 지배사의 재조명』 동북아역사재단, 2010
- 金甲千 「朴泳孝의建白書-內政改革에 대한 1888 年の建白書」 『한국정치연구 2 권』
서울대학교 한국정치연구소, 1990, pp. 245-295
- 김경일 『근대의 가족, 근대의 결혼』 푸른역사, 2012
- 『신여성, 개념과 역사』 푸른역사, 2016
- 『여성의 근대, 근대의 여성』 푸른역사, 2004
- 김경일외 『한국 근대 여성 63 인의 초상』 한국학중앙연구원출판부, 2015
- 김규환 『日帝의 對韓言論宣傳政策』 이우출판사, 1980
- 김동노 『근대와 식민의 서곡』 창작과 비평, 2009
- 김백영 『지배와 공간』 문학과지성사, 2009
- 김선혜 「민족과 섹슈얼리티의 경합 : ‘박경원’의 생애와 ‘청연’을 중심으로」 한국여성커뮤니케이션학회 봄철 정기학술대회발표자료, 2007.4
- 김수진 「신여성담론 생산의 식민지적 구조와 《신여성》」 『경제와 사회』 비판사회학회,
2005.3, pp. 255-284
- 「〈신여성〉과 식민지 담론장」 『이화여자대학교 아시아여성학센터 학술대회자료집』
이화여자대학교 아시아여성학센터, 2005.10, pp. 3-35

- 「모던걸, 식민지적 모방의 양가성」 『이화여자대학교 아시아여성학센터 학술대회 자료집』 이화여자대학교 아시아여성학센터, 2005.11, pp. 39-63
- 『신여성, 근대의 과잉』 소명출판사, 2009
- 김연숙 「식민지 시기 대중문화영웅의 변모과정 고찰」 『여성文学研究 25』 한국여성문학학회, pp. 239-264
 - 金永柱 「韓國最初의 女流飛行士 權基玉」 『역사와실학 32』 역사실학회, 2007. 6, pp. 739-752
 - 金有源 『100 년뒤에 다시읽는 독립신문』 景仁文化社, 1999
 - 김정동 『일본 속의 한국 근대사 현장: 건축사학자의 일본역사기행』 하늘재, 2001
 - 金振松 『서울에 댄스홀을 허하라』 현실문화연구, 1999
 - 南崇山人, 張志淵 (문혜윤 편역) 『女性讀本』 도서출판경진, 2012
 - 노인화 「韓未開化自強派의 女性教育觀」 『한국학보 8 권 2 호』 일지사, 1982, pp. 84-119
 - 노형석 『모던의 유혹, 모던의 눈물: 근대 한국을 거닐다』 생각의 나무, 2006
 - 박명규·서호철 『식민권력과 통제: 조선총독부의 통제체제와 센서스』 서울대학교출판부, 2003
 - 朴容玉 『한국근대여성운동사연구』 韓國精神文化研究院, 1984
 - 「한말 여성운동의 특성과 여성의 사회진출」 『國史館論叢 第 83 輯』 國史編纂委員會, 1999, pp. 103-135
 - 朴貞愛 「초기신여성의 사회진출과 여성교육」 『여성과 사회』 2000年 4月, pp. 46-63
 - 『1910年-1920年初女子日本留學生研究』 淑明女大修士論文, 1999
 - (面談者) 「金敬吾飛行士口述」 2010. 7. 9 (淑明女子大學校史展示館準備のためのインタビュー)
 - 朴贊勝 『민족주의의 시대: 일제하의 한국 민족주의』 景仁文化社, 2007
 - 『민족. 민족주의』 소화, 2016
 - 『민족주의의 시대 (일제하의 한국 민족주의)』 景仁文化社, 2007
 - 『한국 근현대사를 읽는다』 景仁文化社, 2014
 - 白樂濬 『韓國改新敎史』 延世大學校出版部, 1973
 - 徐智瑛 「식민지 조선의 모던걸-1920-30년대 경성 거리의 여성 산책자」 『한국여성학 22 (3)』 한국여성학회, 2006.9, pp. 199-228
 - 「소비하는 여성들: 1920-30년대 경성과 욕망의 경제학」 『한국여성학 26 (1)』 한국여성학회, 2010.3, pp. 127-156
 - 「부상하는 주체들: 근대 매체와 젠더 정치」 『여성과역사 12』 한국여성사학회, 2010.6, pp. 189-230
 - 『경성의 모던걸』 여성문화이론연구소, 2013
 - 宋仁子 『開化期女性教育論研究』 淑明女子大學博士論文, 1993
 - 신기욱, 마이클로빈스 (도면회역) 『한국의 식민지 근대성』 삼인, 2006
 - 申明直 『모던뽀이 경성을 거닐다: 만문만화로 보는 근대의 얼굴』 현실문화연구, 2003

- 신연경 「<청연>과 『여자의 날개로 날고 싶다』를 통해 본 식민지 근대와 여성 그리고 재현의 정치학」 한국여성커뮤니케이션학회 봄철 정기학술대회발 표자료, 2007.4
- 慎鏞廈 「韓国近代史研究의 基本課題」 『社会科学 20 (0)』 成均館大學校 社會科學研究所, 1983, pp. 21-54
- 에른스트 폰 헤세-바르텍 (정현규역) 『조선, 1894년 여름 : 오스트리아인 헤세-바르텍의 여행기』 책과함께, 2012
- 延定恩 『북한의 사법·치안체제와 한국전쟁』 成均館大學一般大學院史學科博士論文, 2013
- 오조영란·홍성욱 편 『남성의 과학을 넘어서』 창작과 비평사, 1999
- 兪吉濬 『西遊見聞』 景仁文化社, 1969
- 유정숙 「근대계몽기 "여성" 담론의 형성과 계기들 -학술지 <태극학보>를 중심으로」 『한국언어문화 40 권』 한국언어문화학회, 2009, pp. 159-183
- 윤정란 『韓國기독교女性運動史』 國學資料院, 2003, p. 33
- 윤해동편 『트랜스내셔널 지구공동체를 향하여』 한양대학교출판부, 2018
- 李圭洙 「'재조일본인' 연구와 '식민지수탈론」 『일본역사연구 33』 일본사학회, 2011.6, pp. 143-171
- 李光麟 「開化派의 改新教觀」 『역사학보 66』 역사학회, 1975.6, pp. 1-41
—— 『開化派와 開化思想 研究』 일조각, 1989
- 이명선 「근대의 '신여성' 담론과 신여성의 '성애화」 『한국여성학 19 권 2 호』 한국여성학회, 2003, pp. 5-37
- 李培鎔 「일제하 여성의 전문직 진출과 사회적 지위」 『國史館論叢第 83 輯』 國史編纂委員會, 1999, pp. 165-207
—— 『한국 역사 속의 여성들』 어진이, 2005
- 이우정 『韓國キリスト教女性百年の足跡』 民衆社, 1985
- 이화 100년사편찬위원회편 『이화 100년사, 第 1 卷』 이화여자대학교출판부, 1994
- 전미경 『근대 계몽기 가족론과 국민생산 프로젝트』 소명출판, 2004
- 태혜숙 『한국의 식민지 근대와 여성 공간』 여이연, 2004
—— 『한국의 탈식민 페미니즘과 지식생』 문화과학사, 2004
- 한국여성개발원편 『한국역사 속의 여성인물, 하 (下)』 한국여성개발원, 1998
- 洪良姬 「식민지시기 가족 관습법과 젠더 질서 -관습조사보고서의 젠더인식을 중심으로」 『한국여성학 23 (4)』 한국여성학회, 2007.12, pp. 87-118
—— 「한국 근대 여성사 연구의 현황과 전망, 2007-2013」 『여성과역사 19』 한국여성사학회, 2013, pp. 67-103
—— 「'현모양처'의 상징, 신사임당-식민지시기 신사임당의 재현과 젠더」 『사학연구 (122)』 정치학한국사학회, 2016.6, pp. 155-190
- 黃信德 「平壤脫出記」 서울신문사편 『新天地 (戰時版)』 서울신문사출판국, 1951. 1, pp. 50-52

航空史、飛行士関連

- 郭臨大 『못잊어 화려강산』 대성문화사, 1974
- 국방부 군사편찬연구소編 『6·25 전쟁 여군 참전사』 국방부군사편찬연구소, 2012
- 김광식해제 「『조선항공 소사 (小史)』 해제」 『근대서지 제 18 호』 근대서지학회, 2018. 12, pp. 804-824
- 김기동 「1945~1948 년 항공력 건설 노력과 그 의의」 『군사 (99)』 국방부 군사편찬연구소, 2016.6, pp. 189-221
——— 「일제시대 항공 분야에서의 한국인 활동에 관한 서술의 현황과 과제」 空士論文集 第 65 輯』 공군사관학교, 2014, pp. 117-136
- 金永柱 「韓國最初の 女性飛行士 權基玉」 『역사와실학 32』 2007, pp. 739-752
- 김정동 「하늘을 꿈꾼 여자 박경원」 『일본 속의 한국 근대사 현장: 건축사학자의 일본역사기행』 하늘재, 2001, pp. 37-52
- 김진원 「航空發達史」 『韓國航空宇宙學會誌 20 (3)』 1992, pp. 126-151
- 高橋公純 『韓日の流光』 경운출판사, 2003
- 대구직할시 『대구의 향기』 대구직할시, 1982
- 대한민국항공회편 『대한민국항공사 : 1913-1969』 대한민국항공회, 2015
- 박정규 「안창남 飛行記와 안창남의 생애」 『안창남기념사업회 제 7 회 월례학술발표 회』 안창남기념사업회, 2000
- 朴婉緒 「박완서 베스트 컬렉션 엄마의 말뚝」 세계사, 2007
- 朴容玉 「권기옥 (1901~1988) 중국 공군으로 활약한 비행사」 韓國女性開發院編 『한국역사 속의 여성인물 (下)』 韓國女性開發院, 1999, pp. 99-103
- 박은정글 『니 꿈은 뭐이가? 비행사 권기옥 이야기』 웅진주니어, 2010
- 柳基石외 「태원에서의 1 년 : 안창남 전」 『三十年放浪記: 柳基石 회고록』 國家報勳處, 2010
- 尹善子 「한국독립운동과 權基玉의 飛翔」 『한국근현대사연구 69』 2014, pp. 7-36
——— 『한국의 독립운동가들 71 권. 권기옥 대한독립을 위해 하늘을 날았던 한국 최초의 여류비행사』 역사공간, 2016
- 李培鎔 「초창기의 여류비행사 박경원」 『한국역사속의 여성들』 어진이, 2005, pp. 242-246
——— 「박경원-일제시대에 활약한 초창기 여류비행사」 韓國女性開發院編 『한국역사 속의 여성인물 (下)』 韓國女性開發院, 1999, pp. 37-39
- 이윤식 『비행기로 민심을 격발하고 장래 국내의 대폭발을 일으키기 위함이라』 민미디어, 2003
- 이정웅 『대구 인물 기행』 학이사, 2014
- 정혜주 『날개웃을 찾아서』 하늘자연, 2015

- 최경화 「박경원」 경북여성정책개발원 『경북여성 1호 : 길을 만든 경북여성』 원컴, 2013, 182-199
- 최은진 「일제강점기 안창남의 항공독립운동」 『한국독립운동사연구 55』 한국독립운동사연구소, 2016
- 韓國航空建設協會 『航空朝鮮 (特輯 第二號)』 韓國航空建設協會發行, 1947.6
- 韓國航空大學 航空問題研究所 『韓國民航空史參考資料集 第1輯』 韓國航空大學 航空問題研究所, 1988
- 洪允靜 「獨立運動과 飛行士 養成」 『國史館論叢 第107輯』 國史編纂委員會, 2005, pp. 1-43

その他文献

- Anne McClintock, 'Family Feuds: Gender, Nationalism and the Family' *Feminist Review*, no. 44, Summer 1993: 61-80
- Gi-Wook Shin, and Michael Robinson Eds. *Colonial Modernity in Korea*, Harvard University Asia Center, 2001
- Harry A. Rhodes, *History of the Korea Mission Presbyterian Church U.S.A. VOL I 1884-1934*, Chosen Mission Presbyterian Church U.S.A., 1934
(影印版 『近世亜細亜西洋語叢書 182』 景仁文化社, 2004)
- Marn J. Cha. 'the Koreans in Delano, Willows, And Maxwell, California 1913-1957' *Koreans in Central California (1903-1957): A Study of Settlement and Transnational Politics*, University Press Of America, 2010:157-184
- Michael Billig. 'Flagging the Homeland Daily' *Banal Nationalism*, Sage Publications Ltd, 1995:93-127
- Scott, James C. *Weapons of the weak: everyday forms of peasant resistance*, Yale University Press, 1987
- 邹依仁 『旧上海人口变迁的研究』 上海人民出版社、1980 (中国語)
- 陳嘉尚 『空軍忠烈錄第一輯』 空軍總司令部情報署、1959 (中国語)