

日本防衛産業의 概觀

(中)

1. 防衛産業界의 構造的 特徵

日本の 防衛産業企業중에서 完製兵器를 納品하고 있는 業體는 불과 數 10個에 지나지 않으나, 防衛廳 窓口に 모여든 業體數는 2,000個社가 넘는다. 이는 武器別 生産過程에 있어서 追加되는 協力業體, 下請業體 및 再下請業體를 모두 합친 數이다.

이와 같은 構造는 一般産業에서도 同一하지만, 防衛産業의 경우 그 壁이 훨씬 더 두껍다는 것이 特徵이다.

또 防衛産業界는 그 主要生産兵器의 製造過程으로 보아 機械工業과 유사하다고 하겠지만, 이 밖에도 航空工業, 電子通信, 化學産業과도 깊은 聯關이 있어서 防衛産業이 占有하고 있는 範圍는 거의 모든 産業分野에 걸쳐있다고 해도 過言이 아니다.

그리고 防産分野에서 높은 比重을 차지하고 있는 主要企業들은 大部分 民需用生産을 함께하고 있어서 防産의 生産高가 全體賣出額의 10%를 넘고 있는 業體는 거의 없는 實情이다.

2. 防衛産業體의 現況

日本經濟團體聯合會가 조사한 最近資料에 따르면 主要防産業體를 各分野別로 代表的인 것만을 추려보더라도,

航空機·엔진分野에	8個社
航空機 벤더	16個社
艦 船	8個社(11個 造船所)
一般武器	35個社에 達한다.

1) 航空機·엔진部門

機體 7個社, 엔진 3個社인데, 石川島播磨重工業은 엔진만을 生産하고 三菱重工業과 川崎重工業은 機體와 엔진을 모두 生産하고 있다.

主要生産機種인 F-4 EJ 戰爆機의 機體는 三菱重工業이 主契約者로 되어 있으며, 高等訓練機 T-2, 支援戰闘機 F-1도 함께 製作하고 있는데 앞으로 F-4 EJ 機에 이어 F-15機의 生産으로 連結되도록 되어있다.

川崎重工業은 輸送機 C-1의 主契約者이며, 新明和工業은 對潛飛行艇 PS-1, 救助飛行艇 US-1 機를 生産하며, 富士重工業은 KM-2, T-3 機를 제작하고 있다. 기타의 機體製作業體는 독자적인 生産機種을 갖고 있지않다. 이 業界는 F-15 機와 P-3C 機의 2個軍用機種과 현재 國際共同開發機인 YX 등 3大 Project가 具體化됨에 따라 活氣를 되찾고 있다.

엔진生産에 있어서는 前記 3個社중에서 石川島播磨重工業이 F-15 機 및 P-3C 機 엔진의 主契約者가 됨으로써 他 2個社를 크게 앞지르고 있다

2) 航空機 벤더

이 業界에는 約 120個 이상의 業體가 있는데, 航空機製作業體의 그늘에 가려서 일반적으로 잘 알려지지 않고 있으나, 東京計器나 三菱프레스존과 같은 業體는 防衛産業分野로 부터의 依存度가 매우 높은 企業이다.

3) 艦艇部門

이 部門은 護衛艦 및 特務艦구름, 潜水艦구름, 그리고 掃海艇 및 魚雷艇구름 등으로 分類돼 있

는데 이러한 分類方式은 過去 20餘年間 내려온 慣習에 불과한 것으로 별다른 意義가 있는 것은 아니다.

三菱重工業, 石川島播磨重工業, 日立造船, 三井造船, 住友重機, 佐世保重工業등이 護衛艦·特務艦구름에 속하며, 三菱重工業과 川崎重工業이 潛水艦구름에 끼어 있다. 掃海艇·魚雷艇구름에는 三菱重工業, 日立造船, 日本鋼管등이 있는데, 三菱重工業은 위의 3個구름에 모두 포함되어 있고, 日立造船은 2個구름에 걸쳐 있는데 각기 구름別 造船所를 따로 따로 가지고 있다.

艦艇建造는 4次防에 있어서 54隻, 69,600吨 計劃에 37隻, 48,400吨으로 70%의 實績밖에 달성하지 못했는데 이런 比率은 防衛産業의 他部門에 比하면 그 未達率이 매우 높은 편이다. 그런데 當初 이 部門의 軍用需要는 極히 적었지만, 지금은 安定된 水準까지 올라와 있으며, 反對로 民需量이 激減되고 있다.

4) 一般武器部門

이 部門도 細分한다면, 彈藥, 車輛, 銃砲, 誘導彈, 爆發物, 通信電子 및 火工品등의 7個分野로 분류할 수 있다

彈藥類는 다시 彈體 및 信管등의 金屬部品과 火藥, 填藥등으로 나누어지는데, 彈體는 旭精機, 日本工機, 다이깅工業, 小松製作所, 豊和工業등 5個業體가 주로 맡고있다.

信管의 生産業體數는 매우 많은 편인데, 그중 誘導彈과 大口径彈用은 日本電子, 제네랄, 리코時計, 다이깅工業등이 主要 製造業體이다. 火藥은 旭化成, 日本油脂, 다이세루, 中國化藥, 日本工機등 5個社가 큰 比重을 점하고 있으며, 填藥은 中國火藥과 日本工機가 대부분을 차지하고 있다.

車輛分野도 生産業體의 數는 많으나 三菱重工業, 小松製作所, 日立製作所, 大原鐵工所등이 戰鬪車輛과 戰鬪支援車輛의 主된 製造業體이다.

銃砲의 대표적인 生産業體는 64式 小銃의 豊和工業, 62式 機關銃의 日特金屬工業, 大口径을 맡은 日本製鋼所의 3個社를 들수 있다. 이 가운데 小口径銃은 그 수명이 길고 備蓄量이 많아서 將次 그 調達量이 줄어들 것이 뻔하다.

미사일과 로케트에 있어서는 三菱重工業, 川崎重工業, 三菱電機, 東芝, 日産自動車の 5個社가 中心이 되어 많은 關聯業體를 背後에 두고 있는데 主要生産品目인 나이끼誘導彈은 三菱重工業이 제조해 왔지만 새로운 誘導彈과 교체할 時期가 되었으며, 三菱電機와 東芝가 생산해 온 호오크誘導彈은 그 改良型의 생산이 本格化되고 있다. 또 日本이 獨自的으로 개발한 重MAT(對舟艇·對戰車誘導彈), 短距離 SAM, ASM의 生産도 目前에 두고있다.

爆發物類는 彈藥類와 유사한 爆雷, 機雷, 魚雷, 爆彈, 地雷, 投射機등으로 三菱重工業, 石川製作所, 日立造船, 渡邊鐵工業, 新中央工業의 5個社가 생산하고 있으나 機器보다는 輕視되고 있는 경향이 있다.

通信電子機器部門은 有線, 無線通信을 비롯해서 地上, 航空機, 艦艇등의 早期警報機와 射擊裝置, 미사일誘導裝置, 戰術指揮通信, 航法 및 管制用 通信器, 電波妨害裝置등 광범위하게 펼쳐 있어서 이에 參與하고 있는 業體數도 많아 代表的인 것으로는 三菱電機, 東芝, 日本電氣, 富士通信, 日立製作所, 沖電氣, 北辰電氣, 國際電氣, 日本無線등이 있다.

火工品은 發煙筒, 信號筒등으로서 細谷火工과 日本工機의 2個社가 거의 全量을 도맡고 있다.

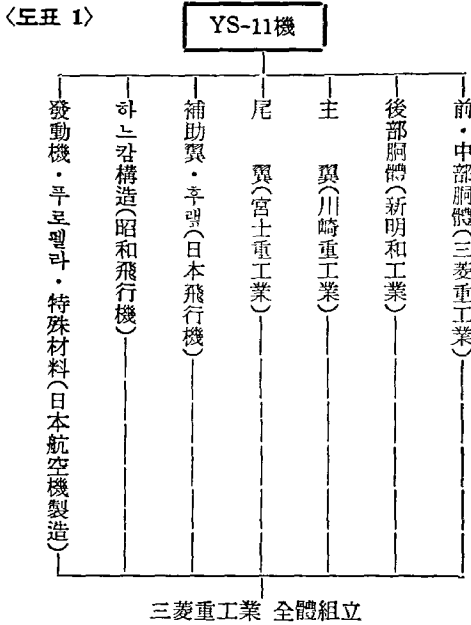
3. 部品企業群

防産業體의 실태를 把握하는데 있어서 흔히 主契約者인 大企業만을 對象으로 하기 쉬우나, 좀더 正確하게 관찰하려면 部品企業群에까지 미쳐야 한다. 더구나 高度精密水準의 兵器일수록 部品企業群은 그 範圍와 수여가 限없이 擴大되어 가고 있으며 그 役割 또한 중요하다.

일반적으로 自動車는 約 2~3萬個의 部品으로 組成되며, 航空機는 約 40~50萬個의 部品으로 構成되는데, 이들은 몇가지의 部分으로 나누어져 生産되어 마지막에 主契約社가 完成品으로 組立, 納品하게 되는 것이다.

예를 들어서, 日本의 初期 國產機인 YS-11은 7個의 主要部分으로 분할되어 川崎重工業, 富士重工業등 大企業에 의해 각기 따로 따로 製作되

지만 三菱重工業이 전체를 最終적으로 組立해서 納品하는 과정을 택하고 있다. (圖表 1 參照)



그런데 이들 部分別 生産社 밑에는 部品을 生産供給하는 135個의 企業群이 있으며, 다시 그 밑에 더많은 再下請企業이 있어서 部品企業群을 形받들고 있다.

日本은 航空機 國産에 있어서 그 全部를 純國産으로 担当할 수가 없기 때문에 不得已 外國企業으로부터 技術을 도입해서 部品을 生産하고 있는 實情이다. 卽 日本은 T-33A機와 F-86F機를 國産化하기 위해서 東京計器, 日本電氣, 東芝 등 15個 部品生産社가 美國의 ITT社 등 10餘個社와 25件의 技術援助契約을 맺고 部品을 생산했다.

따라서 下請企業群이나 再下請企業들이 供給하는 部品은 自力으로 개발한 것과 外國의 技術을 도입해서 生産한 부품의 두가지가 있는 셈이다.

이러한 現狀은 비단 航空機 生産에만 있는것이 아니고 거의 大部分의 兵器生産에서 볼수 있는 樣相이다.

또 한가지 우리 의 注目을 끄는 것은 部品企業들은 되도록 많은 生産機會를 얻으려고 부단히 努力하고 있을뿐 아니라 그들이 生産하는 品目

이 거의 固定되고 있어서 主契約者가 바뀌더라도 다른 큰 契約者가 맡은 일을 一部分 擔하고 있는 形편이어서 이들은 相互 競爭關係에 있으면서도 다른 한쪽으로는 밀접한 協調關係를 이룩하고 있는데, 이를 위한 調整에는 防衛廳의 役割이 크게 作用하고 있다.

다음 統計는 1953~78年까지 主要國産機의 防衛廳 納品實績인데 各社別 機種數와 生産臺數를 보면 相互均衡이 잡혀 있는 點으로 미루어 主契約者間의 協調와 協力關係가 잘 維持되고 있음을 알 수가 있다.

〈도표 2〉 對防衛廳, 主要航空機의 納品實績

主契約會社名	機 種	契約機數	同 期 間
三 菱 重工業	F-86F	300	1955~57
	H-19(S-55)	41	1958~61
	F-104J	210	1960~65
	F-104DJ	20	1960
	S-62	18	1962~69
	HSS-2(S-61)	92	1962~78
	MU-2(LR)	40	1966~78
	F-4EJ	140	1969~77
	T-2	66	1969~78
	F-1	59	1975~78
F-15	23	1978	
川 崎 重工業	H-13(BELL 47)	111	1953~70
	T-33A	210	1955~57
	P2 V-7	48	1958~62
	V-107	95	1961~78
	P-2J	83	1965~76
	OH-6J	120	1967~77
	OH-6D	10	1978
	C-1	28	1971~77
	P-3C	8	1978
富 士 重工業	T-34	124	1953~56
	T-1	66	1956~62
	L-19E	22	1957~59
	KM-2	53	1961~78
	T-3	32	1976~78
	HU-1B HU-1H	90 59	1962~71 1972~78
日 本 航空機 製 造	YS-11	23	1963~72
	XC-1	2	1968
新明和 工 業	PS-1	23	1965~77
	US-1	6	1972~78

한편, 契約高別로 관찰해 보면, 大企業은 防産分野의 賣上高가 全體賣出額의 10%미만에 머무르고 있음은 前述한바 있지만 下請企業이나 再下請企業으로 내려올수록 防産分野 賣出高는 全體額에서 큰 比重을 차지하고 있어서 防産特化의 傾向을 나타내고 있다.

그러므로 企業間的 協調는 이들 下部 生産企業의 死活을 左右하는 것이라 할수 있고 그만큼 大企業의 負擔이 되고 있는 것이다.

이와 같은 企業群의 左右·上下關係는 다른 兵器에서도 마찬가지이다. 日本의 대표적인 一般兵器로 일컫는 74式 戰車의 경우도 完成品을 내기 위해서 機關, 變速操縱裝置, 懸架裝置, 105mm戰車砲, 砲塔, 砲安定裝置, 裝甲材料등의 各部分이 試製때부터 分割되어 생산하고 있으며, 三菱重工業이 혼자서 全部를 만들어 내는 것은 아니다.

미사일에 있어서는 彈體, 射擊統制裝置, 發射臺, 附屬裝置등으로 大別한 다음, 이를 다시 細分化하여 研究開發 또는 試製되어 統合하는 과정을 따르고 있으며 其他의 裝備도 이런 式으로 시스템化되고 있다.

以上을 要約한다면 日本의 兵器生産體制는 數10個社의 主契約者아래 數1,000餘社가 협력하거나 系列化되고 있으며, 또 相互間的 均衡이 잘 유지되고 있는 것이다.

4. 技術開發

알다싶이 日本은 防衛産業分野의 技術開發을 위해서 外國으로 부터의 技術導入과 自主的인 개발을 併行하고 있는데 이런 樣相은 高度經濟成長期에 있는 다른 나라의 境遇에서도 흔히 찾아볼 수 있는 것이며, 또 다른 産業에서도 마찬가지이다.

그러나 어느 特定한 課題를 놓고 技術導入이나 自主的 技術開發이나를 결정할 때에는 그 得失을 慎重하게 따져야 한다. 技術水準의 格差가 클 때에는 自主的 개발이란 時間的으로나 經費面에서나 浪費가 많으므로 技術導入으로 손쉽게 補充할 수 있으며, 또 그 成果面에서도 確實性이 있다. 그렇다고 技術導入에만 依存한다면 試

行錯誤의 과정을 除去하는 利點은 있다고 하더라도 導入한 技術에 머무르는 傾向이 있어서 더 이상의 伸張이 어려운 것이다.

그리고 特定한 部品에 관해서는 아직도 그 技術內容이 가려진채 받아드려야 하는 短點도 있다.

武器體系는 各己 그 나라의 實情에 따라 이룩되어 그 種類나 數量, 그리고 規格등이 決定되는데, 필요한 裝備를 언제까지나 外國에서 輸入하거나 技術導入으로 生産할 수 있다는 保證은 없다. 또 이것이 可能하다 하더라도 그 補修, 維持등은 自主的 技術開發에 의한 製品을 사용하는 것이 便利하다.

이런 意味에서 어느 나라이건 自主的 技術開發을 더 重視하게 되는데 日本도 일찍부터 이를 위해서 적지 않는 努力을 傾注해 왔지만 開發費用의 投資額이 매우 적었다는 것이 問題點이다. 그래서 日本은 開發費의 重點의 配定이란 便法을 적용하게 됐다.

即, 日本은 1956~57年과 1965~71年間에 航空機分野에 開發費配定の 重點을 두었으나 1958~62年, 1972~77年에는 誘導武器分野가 1位를 차지하고 있다. 電子機器는 誘導武器와 關聯이 깊어서 함께 重視하게 되었으며, 火器와 車輛類는 1960년까지 큰 比重을 갖다가 최근에는 下位級에 속해 있다.

그런데 開發費를 아무리 重點的으로 配定한다 하더라도 絕對額의 부족은 短期集中的 開發을 기대할 수 없기 때문에 자연히 開發期間이 長期化되게 마련이며, 따라서 처음에는 世界の 最先端을 향해 개발한다 하더라도 結局에는 平凡한 것으로 落着되는 弊端을 免하기 어렵다.

技術開發費의 부족은 試製를 어느 特定한 1個社에만 委託하게 되므로 開發試製段階에 있어서의 競爭性은 처음부터 念頭에 없는 것이다.

그리고 試製가 성공했을 때는 거의 例外없이 同一社가 量産까지 맡게 되는데 開發費는 先給받아서 量産段階에서 生産價格에 추가되어 清算하는 方法을 擇하고 있다. 그러므로 開發結果가 最善의 것이라는 認定을 받을 길이 없다.

參考로 美國의 경우를 보면 開發段階에 있어서 試製와 量産은 確연하게 분리되는 것이 常例

인데 최근의 예를 들면 새로운 野戰用 로케트로 注目을 받고 있는 GSRs는 보잉社와 보오트社가 各各 3,000萬弗의 開發費를 받고 競爭開發에 着手했으며, 앞으로 이 둘中 더 優秀한 것을 開發하는 側이 量產을 맡게 된다는 것이다.

5. 防衛産業의 市場性

흔히 防衛産業은 危險負擔이 크면서 收益性은 낮은 産業이라고 한다. 그것은 需要를 主로 國家豫算에 의존하고 있으며 調辨計劃이 변경되면 다른 곳으로 轉換시킬 수가 없고, 또 開發에 所 要되는 時間이 길다는 點등이 原因이 되고 있다. 뿐만 아니라 將次의 展望이 不明確하므로 生産設備, 技術人力確保에 있어서 언제나 危險負擔을 각오해야 한다고 말하고 있다.

그런데 日本의 境遇는 반드시 그런것이 아니며, 오히려 油類波動등으로 因한 特殊狀況속에서도 他産業과 比해 相對的으로 높은 收益을 올린 일이 있었다.

防衛産業이 政府의 調辨計劃變更에 큰 影響을 받는 것은 事實이나 실제로 防衛廳 發足以來 調辨計劃이 大幅으로 변경된 것은 4次防뿐이며, 3次防까지는 當初의 목표와 達成率이 거의 일치하고 있어서 市場性은 매우 安定된 것으로 볼수 있다.

다음에 開發期間이 길다는 것도 問題點임에는 틀림없다. 왜냐하면 그만큼 開發費用이 많이 들게 되며, 또 그 期間中에 外國에서 보다 좋은 새로운 것이 開發되면 研究中이던 것이 벌써 舊式化되어 버리며 이에 따라 調辨計劃도 바꾸어 지게 되는 것이다.

이런 問題는 非單 防産分野에 局限된 것이 아니다. 日本의 어느 自動車製造業者는 프라스틱 製 燃料탱크를 개발하는데 6個年이나 걸렸으며 美國에서는 燃料가 적게 드는 自動車를 개발하기 위해 아폴로計劃의 3倍以上의 尠大한 費用을 드려 1985年을 目標年度로 잡고 있다고 한다.

더욱이 一般産業分野에서의 研究開發은 그 結果가 반드시 明確한 需要로 이어진다는 保障은 없는 것이다. 그것은 同種의 企業들이 同일한 課題를 놓고 동시에 研究開發하는 경우가 흔히

있으며 그중에서 어느 한個 企業이 먼저 優秀한 것을 開發하게 되면 나머지는 虛事가 되고 말기 때문이다.

그런데 日本 防産業界에서는 우선 研究開發에서의 競爭이 전혀 없으며 「開發이 곧 量產으로」 直結된다고 보아야 할 것이다. 거기다가 개발에 消費한 費用은 나중에 裝備價格에 包含됨으로써 아무런 追加負擔도 없게 되는 것이다. (實際로는 防衛廳으로부터 開發費를 먼저 先給받아서 納品時에 清算하는 方式을 채택하고 있다)

이렇게 보면 앞서 前提했던 「危險負擔이 많고 收益性이 낮은 防産」이란 定評은 적어도 日本의 경우는 適用되지 않는다고 하겠다. 오히려 危險負擔은 다른 産業에 比해서 가장 적다고 할수 있다.

이런 特徵은 「裝備交替」에 있어서 한層 뚜렷하게 나타난다.

技術의 進歩가 있는 限 어느 裝備이건 언젠가는 새로운 것으로 交替될 運命에 놓여 있다. 航空機나 電子分野는 技術發展이 현저해서 比較的 빠른 速度로 交替되고 있다.

防産에 있어서는 어느 裝備가 新裝備로 교체되면 지금까지 生産됐던 舊裝備는 다른 需要者를 얻지 못해서 市場을 잃게 되어 生産中斷에 이르게 된다는 간단한 結論을 맺게 된다.

그러나 實際로는 이와 正反對이다. 裝備의 교체는 老朽되거나 落後된 裝備를 새로 개발된 新銳裝備로 바꾸어 놓는 것이 일반적인 「패턴」인데 이런 過程에서 舊裝備의 市場은 일단 끊어지지만 代身에 새 裝備의 또 다른 市場이 생겨나는 것이며, 大概의 경우 舊裝備를 生産供給한 同일한 企業이 새 裝備를 공급하게 됨으로써 市場의 繼續性을 維持해 나가는 것이다.

日本의 國産戰車의 例를 보면 잘 알수 있다. 61式에서 74式으로 交替되는 과정에 있어서 三菱重工業이 이 두가지 戰車의 主契約者로 되어 있다.

61式 戰車는 이름 그대로 1961년에 試製된 것으로 62年부터 量產에 들어 갔는데 그후 최근까지 陸上自衛隊의 中心的 裝備로 조달되어 왔다.

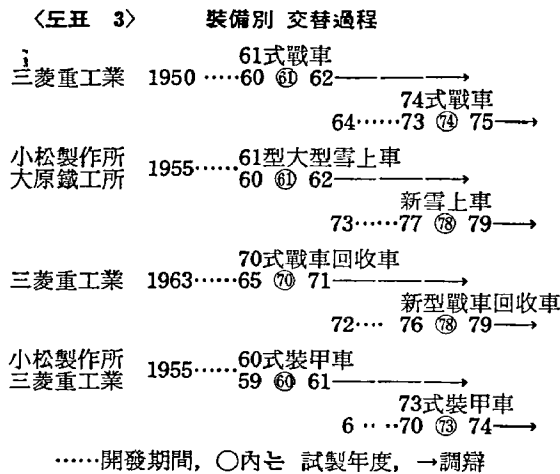
그런데 74式 戰車의 開發은 61式の 量產이 개시된 2年後인 64년에 이미 着手되었으며, 75年

에서야 비로소 新銳戰車로 就役하게 되었다. 卽 61年式的 現役과 그 後繼者인 74年式的 개발은 10年間이나 並行하고 있었음을 알 수 있다. 防衛廳은 또 벌써부터 74式 다음의 新型戰車를 위한 開發에 沒頭하고 있다.

이와같이 新舊裝備의 교체에는 第3者의 登場이 어렵게 되어 있으며, 新裝備의 開發이 예정대로 끝나면 舊裝備의 購入이 中止되고 새것으로 바꾸어 調達하게 되는 것이다.

따라서 裝備는 더욱 高級化되어 가며 「生産中止」는 市場의 喪失이 아니라 實質的으로 是裝備의 生産開始를 意味하게 되는 것이다.

다음 圖表를 보면 쉽게 理解할 수가 있다.



이러한 패턴은 外國의 技術導入으로 생산하는 境遇도 마찬가지이다. 日本은 일찍부터 라이선스生産으로 F-86F機의 航空機엔진을 三菱重工業으로 하여금 만들게 했는데, 三菱重工業은 이미 그때부터 F-104J, F-4EJ, 그리고 F-15機까지 뻗어 나갈 計劃을 가지고 있어서 途中에 擔當企業이 바뀔 餘地는 거의 없었다.

對潛哨戒機에 있어서는 川崎重工業이 P2V-7의 라이선스生産, P-2J의 國內改造開發, PXL의 開發로 이어지고 있다. PXL機가 國內開發機로부터 록히드社의 P-3C機로 변경되어도 그 라이선스生産의 主契約者는 川崎重工業밖에 없게 된다.

또 F-15 戰爆機로의 移行이 當初計劃보다 늦어지게 되자 防衛廳은 「防衛上의 空白」를 제거한다는 名分으로 F-4EJ 機엔진을 추가로 發注하

게 이르러 F-4EJ엔진의 當初生産計劃인 104臺는 140臺로 늘어났다.

6. 産軍複合體

産軍複合體란 文字 그대로 防産業界와 軍部가 하나로 密着되어 있음을 뜻하는 것으로, 美國에서도 이런 뜻을 Military Industrial Complex로 表示하면서 흔히 쓰고 있는데, 이는 防産에서 볼 수 있는 特徵的 現狀임에 틀림없다. 그런데 日本에서는 이 複合體의 主導權이 防衛産業界에 있는데 反해 美國은 軍部側의 힘이 더 強하다고 한다.

이런 現狀은 日本의 防衛産業이 裝備의 研究開發段階로부터 장비의 納品時까지 모든 産業活動面에서 軍部와 긴밀한 關係를 維持하지 않을 수 없는 與件때문에 이러나는 것인데, 兩者 사이에 이미 이룩되어 있는 人的關係가 이 複合體形成에 중요한 役割을 다하고 있는 것이다. 말하자면 人的 結合인 것이다.

一例를 들어서 1958年 1月 國產ジェット訓練機 1號가 試驗飛行에 성공했는데, 이때 3名의 操縱士가 뉴스의 脚光을 크게 받고 有名해졌다. 그들 중 高岡大領은 그후 將軍으로 昇進되었다가, 退役하고 三菱重工業의 顧問이 되었으며, 日高中領은 현재 富士重工業의 操縱士로, 또 田口中領은 역시 富士重工業 宇都宮製作所의 生産部長으로 轉身했다.

이와 같이 自衛隊의 中堅幹部들이 防衛産界로 옮겨앉는 例는 허다하여 그 數도 상당수에 달하고 있다.

이런 現狀을 다시 企業別로 살펴보면 日商岩井는 將星級을 포함한 航空自衛隊 高位幹部를 9名이나 받아들이고 있으며, 住支商事나 三井物産도 司令官職을 지낸 將星級出身을 顧問이나 囑託으로 맞고 있다.

商社들은 그들이 취급하는 品目の 性格上 自衛隊關係者를 중심으로 迎入하고 있는데 大해서 製造業體側은 각기 생산하는 裝備와 關聯이 깊은 技術幹部를 迎入하는등 各各 그 特徵이 다르다. 다음 圖表는 대표적인 防産業體들이 自衛隊幹部를 迎入하고 있는 現況이다.

〈도표 4〉 企業別 自衛隊 幹部迎入現況

	陸將, 陸將補	海將, 海將補	空將, 空將補	計
三菱重工業	4	10	6	20
石川島播磨重工業	0	6	4	10
川崎重工業	3	6	4	13
三菱電機	5	2	3	10
日立造船	0	2	1	3
日本電氣	3	3	3	9
新明和工業	0	3	0	3
富士重工業	2	2	2	6
東京芝浦電氣	7	6	2	15
日本製鋼所	2	1	0	3
小松製作所	2	0	0	2
日立製作所	2	3	2	7
日本工機	1	2	0	3
다이깁工業	1	2	1	4
島津製作所	1	2	1	4
日産自動車	5	1	0	6
三菱프레스존	0	2	4	5
以上 17社 計	38	52	33	123

이 圖表에 표시된 數字는 現在員단을 나타낸 것이며 이미 退職한 者는 포함하지 않았기 때문에 지금까지의 累計는 이 數字보다는 훨씬 많은 것으로 推定되며, 이 안에는 前統合幕僚議長(우리의 合參議長에 해당) 4名, 陸上幕僚長(陸軍參謀總長) 2名, 海上幕僚長(海軍總長) 2名 및 航空幕僚長(空軍總長) 4名 등 合參議長과 各軍總長 등의 最高指揮官을 지낸 高位將星級들도 포함되어 있다.

그러나 防産業體들은 自衛隊의 退役幹部들을 迎入하는데 있어 아무렇게나 하고 있는 것은 결코 아니다. 圖表 4에서 보면 各己 企業은 그가 담당하고 있는 裝備와 關聯시켜서 慎重하게 迎入한 흔적을 알 수가 있다.

三菱重工業은 그들이 생산하는 裝備가 陸海空 3軍에 모두 걸쳐 있기 때문에 各軍別로 迎入한 數가 거의 비슷하며, 川崎重工業, 三菱電機, 日本電氣, 東芝, 日立製作所 등도 三菱重工業과 비슷한 傾向을 따르고 있다. 그런데 石川島磨重工業은 엔지니어 艦艇이 主된 제품이므로 陸上自衛隊로 부터는 한 사람도 받지 않고 있으며, 日立造船도 艦艇關係로 같은 처지에 있다.

新明和工業도 海軍機를 제작하기 때문에 海上

自衛隊에서만 迎入하고 있는데 이와 대조적으로 小松製作所는 車輛類를, 三菱프레스존은 航空機를 중시하고 있음을 알 수 있고, 日本製鋼所는 大口徑火器에 注力하고 있는 것이다.

그런데 大企業들이 迎入한 이들 自衛隊出身幹部의 役割이 무엇인가를 明確하게 하고 있지는 않으나, 企業과 防衛廳과를 連結하는 「파이프」 役割을 하고 있음은 말할 나위도 없다.

防産業體側로서는 防衛廳의 어디에서 어떤 裝備가 어떻게 擧論되고 있는가의 情報를 재빨리 얻어서 그 部署와 交涉을 하는 것이 필요하며, 이는 裝備納品을 목적으로 하는 基本的인 活動인 것이다. 따라서 企業은 常時 防衛廳의 모든 次元과 人的 接觸을 계속하게 마련인데 여기에 退役幹部들의 役割이 활용되는 것이다.

다른 形態의 人的 結合은 企業과 防衛廳과의 「實務級」의 접촉이 깊어져서 特殊한 人間關係를 形成하게 되는 것으로 退役幹部에 의한 方式과 並行해서 항상 遂行되고 있다. 이렇게 해서 相互情報交換이 頻繁해짐에 따라 紐帶關係도 緊密해져서 密着狀態는 固定化되어가기 때문에 結局 第3者의 登場은 점점 어렵게 되는 것이다.

實際적으로 중요한 裝備에 관한 情報를 研究開發段階에 앞서 획득하고 申請을 제출하는 企業의 數는 불과 數個社에 限定되는 것이 常例이므로 이들사이의 競爭關係는 매우 後退된 狀態 일뿐 아니라 外部에 대해서는 아주 排他的인 機能을 發揮하고 있다. 그래서 「防産一族」이라고 指稱될 때도 있다.

그런데 日本에서는 裝備調達의 결정에 있어서 防衛廳의 權限은 사실상 극히 적은 것이며, 反面에 外部로 부터의 影響力에 의해서 左右되는 경우가 많다. 이는 어떤 明確한 規程이나 形式에 따라 그렇게 되는 것이 아니고 다만 防衛廳의 自主的 決定이란 형식을 取하고 있으면서 實質적으로는 政治家나 企業의 意向을 그대로 反映하는 巧妙한 方法을 쓰고 있는 것이다.

이와 함께 財界에서도 防衛産業界 全體의 利益을 代辯하는 활동이 이루어지고 있는데, 그 代表的 機關이 經濟團體聯合會의 防衛生産委員會이다. 이 委員會는 처음에는 個別企業을 主導하는 형태로 F-86과 T-33의 國產化를 뒷받침했

으며, 다음에 艦船計劃을 防衛廳에 밀어 부쳐서 國產化를 推進하는데 큰 役割을 했는데, 현재는 調整的 役割로 전환해서 장비의 國產化, 裝備調達價格의 安定化, 防産分野의 充實化 등을 위해 盡力하고 있다.

總體的으로 볼때 産軍複合體에는 몇가지의 性格이 다른 存在가 함께 內在하고 있다. 첫째는 個別企業의 利害와 일치하는 政界, 官界까지 포함된 集團, 둘째는 特定分野의 産業(예를 들어서 航空機, 誘導彈, 戰車등)과 企業하고 利害를 같이 하는 集團, 셋째로는 防産界全體와 利害를 같이 하는 集團등으로 區分되지만, 이들 사이는 때로는 利害關係가 相反되는 경우도 생기지만 結果的으로는 防衛産業에 奉仕하는 共同運命體로서의 役割을 하게되는 것이다.

7. 要 約

지금까지 여러 觀點에서 分析한 日本防衛産業界의 실태를 總括해서 要約하면, 먼저 業界內에서 相互乃至 上下間의 협력관계와 業界 및 防衛廳間의 일체감이 두드러지게 눈에 보인다.

主契約社間의 協力關係와 그 下部的 구조인 下請 및 再下請業體間의 효과적인 調整關係는 全體的으로 동일한 運命體란 共同意識을 堅持하게 함으로써 지나친 競爭에서 비롯되는 出血을 쉽게 防止하고 있다.

또 防産業界는 지금까지 他産業에 比해서 매우 安定된 市場性을 維持할 수가 있어서 그 展

望도 밝은 것으로 보아야 한다. 그리고 産軍複合體를 공고히 함으로써 軍과 企業間에 一體感을 조성하여 浪費的 要素를 除去하여온 點등은 한마디로 企業의 効率性을 높이는 肯定的인 現狀으로 看做할 수 있다.

그러나 否定的인 面을 고찰해 보면 競爭性이 없으므로 생기는 隨性和 創意性의 缺乏은 長期的으로 볼때, 그들의 發展速度를 더디게 할 가능성이 있으며, 安定된 市場性은 現狀維持를 위해서는 바람직할지 모르나 國際的 水準에서의 競爭力을 培養하는 데에는 오히려 害가 될지 모른다.

또 産軍複合體의 존재도 程度가 심하면 일종의 獨占集團이나 特殊階層을 形成하게 될 憂慮가 있으며, 더우기 防衛廳보다는 防産業界가 더 많은 主導權을 쥐고 있는 點등을 勘案한다면 앞으로 있을지도 모를 業界의 獨走나 橫暴를 막아야 하는 새로운 課題가 擡頭되게 된다.

따라서 다음 號에는 日本의 防衛産業이 當面하고 있는 여러가지 問題點에 대해서 알아보기로 한다.

參 考 文 獻

1. 日本의 防衛産業(富山和夫)
2. 防衛生産委員會 特報173號 176號(經濟團體聯合會)
3. 防衛年鑑(1978年)

〈申 瓊抄譯〉 다음號에 계속

☆ ☆ ☆