

經團連·防衛生産委員會

經團連·防衛産業委員會(위원장:金森政雄 經團連 부회장·三菱重工業 회장, 방위관련 주요기업 81개사로 구성)에서는 1987년도에 이어 방위력 정비의 기반을 조성하기 위한 방위 생산력, 연구개발의 강화·충실을 목표로 적극적인 활동을 추진한바 있으며, 그 주요활동은 다음과 같다.

1. 미국 SDI 연구계획 참가문제

미국의 전략방위구상 즉 SDI 연구계획에 있어 日本 참가문제는 이미 지난 '86년 10월 본 위원회의 總會部會 명의로 제출한바 있는 要望書「SDI 연구계획 참가에 관한 당면 요망사항에 대하여」를 최종완결하여 관계 4개 省廳의 담당 국장(외무성 北美局長, 통산성 機械情報産業局長, 방위청 裝備局長, 과학기술청 研究開發局長)에 제출하였다.

그 후의 美·日 정부간의 교섭과정에 있어서도 일본 업계의 요망을 실현하기 위하여 계속 관계부처와 활동한바 있으며, 87년 7월 22일에 체결한 美·日 정부간 협정에 본 회요망이 대폭 반영된바 있다.

2. 次期 지원전투기(FS-X) 개발문제

본 위원회에서는 FS-X 개발에 있어서는 당시 기회있을 때마다 獨自開發하여야 함을 관계부처와 협의하여 왔으나, 방위청은 '87년 10월에 「日本주도하에 美·日의 우수한 기술을 結集하여 미국의 F-16機를 개조 개발한다」라는 要

旨로 결정되었다.

兩國의 개발분담, 성과의 귀속 및 그의 이용 등의 문제에 있어서는 그후의 정부간 교섭에 위임키로 되었으나, 최초의 방위장비품 공동개발의 중요성에 비추어 본 위원회에서는 계속해서 관계부처와 적절한 협의를 계속해 나갈 계획이다.

3. '88년도 방위관계 예산편성문제

엄격한 재정사정중에서도 방위관계 비용에 대해서는 '88년도에 있어서도 예산편성 과정에서 특별한 배려가 있었다. '88년 防衛關係費는 전년도에 비해 5.2%가 증가되어, 총액 3억7천3억엔이 확보되었다.

본 위원회에서는 88년도 정부예산안의 편성에 즈음하여 방위력의 질적 향상을 도모하며, 「中期 防衛力 整備計劃」의 착실한 달성을 목표로 防衛關係費가 점하고 있는 자본지출의 충실, 연구개발의 추진등을 관계부처와 적극 협의한바 있다.

4. 방위관련기술의 장래 動向調査

본 위원회는 매년 방위관련의 장래기술에 관한 주제를 선정하여 조사를 실시하여 왔으며, 금년도는 「人工知能의 군사적 이용—특히 에커스파트·시스템을 중심으로 하여」를 선정하였다.

歐美의 군사이용 분야에 대한 에커스파트·시스템의 사례를 중심으로 조사연구를 수행하고 있다.

日本兵器工業會

1. 1987년도

정부의 中期 방위력 정비계획은 장비의 충실과 근대화를 목표로 하여 착실하게 추진되고 있으며, 방위관계 예산은 전년도보다 5.2%가 伸張되어 3조5천1백74억엔이 되었다. 이로써 GNP 對比 1%線을 넘는 1.004%가 되었다.

이 숫자에 있어서는 많은 논의가 있었지만

숫자에 구애됨이 없이 中期 방위력 정비계획의 총액을 확정시키기에 이르렀으며, 방위계획 大綱의 수준달성에 노력할 것을 다짐하였다.

이에따라 「자본적 지출(장비품 구입비, 연구개발비, 시설정비비등을 말함)」이 총액의 31.4%를 차지함으로써 1조1천33억엔으로 30%의 목표치를 1.4% 초과하였다. 장비품 구입비도 9천6백57억엔으로 1조엔에 육박하고 있으며, 연구개발도 중시되어 총액의 1.9%로서 2%선에 근접하게 되었다.

본 공업회로서는 정부요망에 부응하여 장비품의 생산과 연구개발에 각고의 노력을 경주

〈표1〉 방위생산실적(일본병기공업회 調査-納品水準)

(단위 : 억엔)

年 度		1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
방위	무기	(61) 1,596	(61) 1,926	(65) 2,327	(67) 2,876	(68) 3,035	(72) 3,375	(74) 3,940
	차량	(15) 360	(15) 394	(17) 420	(16) 479	(18) 571	(18) 591	(18) 572
	시설기재	(8) 12	(7) 19	(8) 13	(6) 14	(7) 15	(9) 22	(9) 30
위	전기전자기기	(14) 798	(47) 851	(49) 958	(47) 1,022	(45) 1,323	(48) 1,638	(49) 2,536
	청소계	2,766	3,190	3,718	4,391	4,944	5,628	7,077
		對前년도伸張率%	15.3	16.5	18.1	12.6	13.8	25.7
납입	對방위예산比%	—	—	14.3	15.9	16.8	17.9	21.1
	항공기	(24) 1,637	(27) 2,095	(26) 2,638	(26) 3,158	(26) 4,696	(27) 4,509	(27) 4,043
고	艦船	(17) 818	(19) 711	(14) 781	(17) 1,070	(17) 1,135	(18) 1,106	(20) 1,330
	기타	(9) 6	(12) 34	(8) 31	(9) 51	(12) 68	(10) 54	(9) 74
		계(A)	5,227	6,030	7,168	8,670	10,844	12,526
		對前년도伸張率%	6.5	5.4	18.9	20.9	25.1	4.1
		對방위예산比%	—	—	27.7	31.4	36.9	36.0
		회사총매상고(B)	319,568	487,221	490,021	535,930	586,770	607,024
		방위산업비율(%) A/B	1.63	1.23	1.46	1.61	1.84	1.86
비고	대상회사數	99	100	99	99	99	104	113
	직접납입	4,479	5,141	5,964	7,164	9,206	9,531	10,506
		간접납입	748	889	1,204	1,507	1,767	2,019

하여 왔다.

그 성과에 있어서는 '87년도 사업종료후 각 회원사로부터 개황보고서의 제출을 받아 최종 종합할 예정이며, 집계가 끝난 86년도의 본 공업회 방위생산실적에 대하여 다음과 같이 소개한다.

2. 1986년도 實績

'86년도는 방위력 정비계획의 초년도에 해당되며, 防衛關係費 3조3천4백35억엔중에서 「資本支出」이 처음으로 30%를 초과하여 30.3%로서 1조엔을 넘어선 해였다.

본 회의 '86년도 방위생산실적은 '86년도 생산이 종료되어 방위청에 직접 또는 주계약자를 통하여 방위청에 납입된 회원의 납입실적액이다.

86년도 이전에 계약하여 생산하고 있던것이 86년도로 납입된 것도 있고, 당해년도에 계약해도 내년도 이후에 납입되는 것도 있어 예산액과는 다소 숫자상의 차이가 있게 된다.

또한 艦船, 항공기의 숫자는 본 회 회원만의 생산실적이므로 회원이외의 생산액은 포함되어 있지 않은 점에 대하여 주의하시기 바란다.

防衛生産實績(표1)은 '80년도~'86년도의 실적을 제시한 것이다. 표가운데 무기의 분류는 화기, 유도무기, 사격통제장치, 탄약, 水雷 및 기타 武器器材의 합계이다. 차량은 전투차량(전차, 장갑차등) 및 일반 裝輪車의 합계이다. 電氣電子機器는 통신기재, 무전기, 레이다 측정기기등 모든 기기를 포함하고 있다.

무기, 차량, 시설기재 및 전기전자기기의 소계는 7천77억엔으로 '85년도보다 25.7%가 신장되었으며, 방위예산의 21.1%를 차지하고 있

다. ()의 숫자는 회원이 직접 방위청에 납입한 것으로서, 小計와의 차액 1천2백61억엔은 주계약자를 통하여 간접적으로 방위청에 납입된 실적을 표시한 것이다.

항공기, 함선을 포함한 생산실적은 1조2천5백26억엔에 달하고 있으며, 직접납입액만을 보면 1조5백6억엔이다. 회원사의 防衛裝備品을 포함한 총매상고를 (B)에 표시하고 있으며, 納入高計(A)를 (B)로 환산한 방위생산비율은 '86년도에 2.15%로서 '85년도보다 크게 향상되고 있지만, 이것은 防衛廳 納入高가 10.9%伸張한 것과 엔고등에 의한 일반 민생용품의 매상고가 '85년도보다 2조6천8백79억엔이 감소되고 있는데 그 원인이 있다.

또한 이 방위청 납입고가 전 회원사 총매상고에 대한 비율이 적은 것은 일부중에는 방위청 의존도가 높은 전문기업도 있지만, 대부분은 大·中企業의 일부능력을 갖고 방위생산을 수행하고 있음을 나타내고 있는 것이다.

通産省이 실시하고 있는 機械統計年報의 日本 工業生産額중에서 방위생산액이 차지하고 있는 금액은 극히 저조하며, '84년도 速報値가 0.48%로 나타나 있어, 방위생산의 지위는 낮은 것이라고 해도 지나친 표현은 아닐 것이다.

겨우 방위비의 GNP比가 1%를 초과한 것으로서, 세계 각국의 국방비의 對GNP比를 〈Military Balance(1985~86)〉를 통해 살펴보면, 美國의 7.4%는 별도로 해도 英國 5.5%, 프랑스 4.2%, 西獨 3.4%, 이탈리아 2.8%이며, 더우기 韓國은 5.7%로 증대되고 있다.

경제적으로도 발전을 거듭해온 일본이 서방측의 일원으로 있는 이상 담당해야할 역할과 방위노력에 크게 기여해야 한다는 소리가 높아지고 있는 것은 반성해야할 시기가 아니겠

는가 하는 생각을 갖게 되는 것이다.

3. 1988년도 전망

'88년도 예산편성에 있어 당국은 다음과 같은 기본방침아래 계획하고 있다.

- (1) 中期 防衛力 整備計劃의 제3차년도로서 그의 착실한 실시를 도모한다.
- (2) 諸外國의 기술적 수준의 動向에 대응할 수 있는 質 높은 방위력의 정비
- (3) 특히 지휘통신·정보기능을 충실하게 하는등 正面·後方の 균형 및 통합운용태세의 충실한 배려

國會는 減稅문제등의 심의로 분류하여 잠정 예산에서도 논란이 있었으나, 4월7일에 가서야 겨우 예산이 성립되었다. 그 개요는 대략 다음과 같이 되어 있다.

防衛關係費의 총액은 3조7천3억엔으로 전년도에 비해 신장율은 5.2%로서 對 GNP比로 '87년도 예산편성의 방침과 동일하게 1.013%로 되어 있다.

人件費의 구성비가 42.6%로 전년도 43.9%보다 저하되었으며 物件費 예산이 증액 충당됨으로써, 1천4백억엔이 증가되어 2조1천2백15억엔이 되었다. 이 예산이 정면·후방의 균형에 배려됨으로써 正面裝備의 충실과 근대화, 繼戰能力·즉응태세·抗拒性的의 향상과 지휘통신·정보기능의 충실등이 기대되고 있다.

이때문에 특히 연구개발이 중요시되어 전년도比 신장율이 11.5%로서 총액의 2.2%인 8백15억엔이 배당됨으로써 2%선이 된 것은 최근 수년에 걸쳐 처음 있는 일이다. 더욱이 中期 방위력 정비계획에서는 최종년도에는 2.5%까지 끌어 올릴 것을 계획하고 있다.

이 숫자는 여러 국가들의 연구개발비가 국방비 총액중에서 차지하는 비율과 비교해 보면 아직도 크게 미달되고 있는 실정이다.

그렇지만 '88년도 예산은 中期 방위력 정비 계획의 3차년도에 해당되며, 정면 주요장비는 착실하게 정비되어 대략 60%의 수행율을 나타낼 예정이다.

본 공업회로서는 이 계획의 추진을 위하여 다양화되고 있는 각종 裝備品の 질적 향상에 총력을 경주하는 한편 생산기술 향상에 노력하고 있으며, 각 자위대 장비의 충실에 기여하기 위하여 더욱 노력하고자 한다.

日本航空宇宙工業會

세계의 항공기 시장은 1985년이래 軍用機 매출의 순조로운 신장과 함께 民間機 분야에 있어서도 각국 Air Line의 노후기 갱신과 항공수송량의 향후성장을 예측한 항공기의 증강이 진행되고 있다. 세계의 제트여객기 수주량은 1987년에 7백99기, 3백55억불을 초과하였을 뿐만 아니라 지금까지의 최고기록이 될 정도로 好調 전망을 보이고 있다.

이와같은 가운데 금후 일본의 항공기공업의 기둥이 될 YXX/7J7 국제공동사업이 정체되고 있으며, 懸案의 차기 지원전투기 FSX는 美機를 기본으로한 美·日 공동개발이 결정되는 등 새로운 국면으로 접어들고 있다.

1. 일본 항공기공업의 賣上

일본 항공기공업의 '87년(1월~12월)의 賣上高(생산)는 6천6백86억4천8백만엔으로서

전년비 7.4%의 증가를 보이고 있다. 주된 원인은 민간수송기 767 일본담당부문의 출하가 증가된 데 있다. 전체의 84%를 점하는 防衛廳機는 3.5%의 소득 증가에 머물고 있다.

항공기의 製造機數는 전년보다 19機가 증가한 1백11機, 엔진도 21대가 증가된 1백23대가 되었다. '88년도의 예상매출액은 생산이 6천7백억엔 정도로서 소폭 증가될 것으로 보인다.

2. 국제 공동개발

美國 Boeing사와 공동개발한 YX/767은 세계 항공기시장의 활황에 의해 수주기수도 점차로 증가하여 일본의 분담 생산체제는 전년의 3機 생산으로부터 5機로 증대되었다.

YX에 이어 차기 민간수송기 YXX에 있어서는 86년 3월에 보잉社와 일본 항공기 개발협회간의 공동개발사업을 위한 양해각서의 조인이 이루어 졌다.

美 Boeing社와 항공기 개발협회간의 양해각서 조인직후 美·日 공동으로 시장조사를 비롯하여 기타 조사·연구를 진행하고 있었으나, 작년 8월 보잉社와 개발스케줄의 1년 연기를 결정하였다.

그 원인으로는 주요 항공회사 가운데 좌석수 1백50석을 상당히 상회하는 희망사가 있으며, 보잉社가 별도로 개조한바 있는 1백50席級の 737-400의 好調를 보이는 受注등에 의한 것으로 보인다.

5개국 공동개발의 V2500엔진은 試製엔진에 의한 테스트가 계속되고 있었으나, 주요개발단계를 詳述한다면 '88년 6월에는 형식증명취득이 가능할 것이며, 3월에는 Air Bus A320에 장비될 최초의 엔진 2대를 引渡하였다.

3. 방위용 항공기

F-1 지원전투기의 後繼機가 될 FSX의 거취에 있어서는 美·日 경제마찰에서 오는 크나큰 문제가 되어 국제적 주목을 받은바 있다.

국내 항공기업계는 三菱重工, 川崎重工, 富士重工, 石川島播磨重工, 三菱電機의 5개사가 FSX 민간합동연구회를 결성하여 공동으로 국내개발 제안을 추진하였다. 이에 대하여 美國 General Dynamics社가 F-16, McDonnell Douglas社가 F-15, F-18등의 개량형 도입을 제안하였고, 歐州의 파나비아社는 「도네드」 개량형을 제안하였다.

그후 미국 와인버거 장관과 栗原 방위청 장관간에 계속 의견교환이 진행되어 '87년 10월에 美·日 공동으로 F-16機를 개조 개발하는 것에 합의하였다.

주요한 개조 개발내용은 ① 旋回性 능력 향상을 위한 主翼面積 증대 ② 경량화를 위한 첨단 신소재 및 선진구조기술 적용 ③ 이륙능력등의 향상을 위하여 엔진을 推力向上型으로 換裝 ④ 스텔스性(被發見性) 향상을 위한 電波吸收劑 적용 ⑤ 火器管制 능력 향상을 위하여 최신레이다등 先進 搭載 電子機器를 채택하는등 대폭적인 개발을 계획하여 '88년도부터 설계에 들어간다. 90년부터 試製, 93년도에 初飛行의 스케줄로 되어 있다.

그 밖의 防衛廳機의 動向은 戰後 처음으로 국산개발된 초음속연습기인 T-2 고등연습기를 96機 제조하였는데 最終號機가 되었다.

또한 방위청의 '88년도 항공기 구입예산을 보면 機數는 전년도보다 9機가 감소된 99기이고, 금액으로는 약 54억엔이 감소된 3천8백19억엔이다.

4. 기타 각종 항공기

三菱重工은 미국의 비치그라프트社와 제휴하여 비즈니스 제트기 MU-300의 최종조립, 판매를 비치社에 위임하고 있었으나, '88년 1월에 비치社에 생산도 移管하였다. 이에따라 일본에서는 민간기 분야에서는 日本製로 불리어지는 機體는 全無하게 되었다.

과학기술청이 개발을 추진해온 STOL(단거리 이착륙) 실험기 「飛鳥」는 금년 3월의 실험에서 획기적인 단거리 이착륙에 성공하여 금후 실용화의 가능성이 주목되고 있다.

또한 현재 세계 각지에서 비행중인 노후화 되어 가고 있는 YS-11의 後繼機로서 60~90석 정도의 국산기 개발구상이 활발해지고 있다. 한편 서독의 MBB社는 中國과 공동개발을 계획하고 있다. 60~85인승의 차세대 여객기의 MPC75 계획에 일본의 참가를 희망하고 있으며 일본측은 독자적으로 시장조사등을 진행시키면서 신중히 검토중이지만 아직 태도를 결정하지 않고 있다.

그러나 中型旅行機에 있어서는 보잉 7J7의 생산개시 지연과 관련시켜 7J7과 같은형의 향상된 터보 프롭(ATP) 엔진을 장착하는 Mc Donnell Douglas社의 MD 91, 92 계획에 있어서도 일본측의 참가 움직임이 있어 금후 귀추가 주목되고 있다.

한편 歐州의 Air Bus社도 개발 계획중인 대형여객기 A330, A340에 있어서도 일본과의 공동생산을 희망해 오고 있다.

日本造船工業會

일본 조선업계는 '73년의 油價波動後 船舶建

造常委의 세계적 감퇴에 수반하여 건조량 부족등 심각한 사태에 직면하고 있다.

'78년도부터 현재까지 10년에 이르는 長期不況은 단순한 불황기라는 인식에서 벗어나, 최근에는 일본의 조선업이 성숙산업으로서 일대 전환기를 맞이하고 있으며, 국민경제에 필요한 산업이나 아니냐에 따라 業界存續의 可否마저 의문시되기 시작하였다는 일부 견해도 있다.

한편 일본 해운업도 동일하게 新興國의 대두등에 의해 국제마케팅에서 苦戰을 강요당하고 있는 것이 현상이라 하겠다. 그럼에도 불구하고 이와같은 상황하에 있어서도 해운업의 건전한 발전이 貿易立國의 日本에 있어서는 필요불가결한 것은 말할 나위가 없다.

그의 일부를 담당하는 일본 조선업으로서도 선박을 안정적으로 공급해야할 責務가 있음을 인식하면서 업계의 再生策을 모색하고 있다.

1. 造船업계의 現狀

(1) 최근의 불황대책등

'78년 이래 불황대책으로서 과잉설비의 삭감 및 過剩船腹의 해소대책으로서의 선박 解撤의 촉진등이 실시되어 왔지만, 장기불황에 대응하기 위하여 '86년 6월 25일에 해운조선 합리화 심의회는 ① 과잉설비의 단계적인 삭감 ② 산업체제의 정비 ③ 사업전환의 촉진등을 주축으로 하는 「금후의 조선업의 경영안정화와 활성화의 방책」에 대하여 답신하였다.

또한 87년 4월 이 답신에 포함된 여러 대책을 실현하기 위하여 「특정선박 제조업 경영안정 임시조치법」이 시행되어 같은해 6월 이 법을 기초로한 기본지침이 작성되었다.

이 지침에 의하여 조선업계에서는 20% 이상의 설비삭감 및 사업제휴등의 계획이 運輸省 지도하에 진행하여 현재에 이르고 있다.

한편 업계 차원에서는 같은해 4월 操業度を 규제하여 과당경쟁을 배제하기 위해 1만 GT 이상의 건조설비를 보유하는 33개사를 대상으로 하여 생산한도량을 3백만 CGT(標準貨物船換算톤)로 하는 불황 카르텔의 신청을 적용하여 실시하고 있다.

(2) 87년도 造船事情

① 新造船 受注量

신조선 수주량(運輸省 建船許可 기준 2500 GT이상)은 근래 수년간 감소일변도를 걷고 있으며, '87년도 실적에 의하면 약 4백39만GT와 전년도 대비 91%로 나타나 있다.

내역을 보면 國內船이 53만GT(전년도 대비 20%), 輸出船이 3백86만GT(전년도 대비 175%)로 되어 있다.

수출선이 숫적으로는 신장된 것같이 생각되지만, 이것은 작년의 엔고대책으로서 일본의 船主가 경제적 사정에 의해 仕組船으로서 건조하는 경우가 많아(仕組船의 경우 일본 선적과 달리 외국인 선원을 混乘시키는 일이 가능하여 엔고메리트를 가져올수 있기 때문에), 통계상으로 이것이 수출선이 되기 때문이다. 따라서 이것들을 제외한 순수한 수출선은 극히 적은 것으로 나타나 있다.

이것은 로이드 통계로도 명확하여 세계 新造船 受注量에서 일본이 차지하는 범위는 '85년까지는 약 50% 정도의 수준으로 推移하여 왔지만, '86년 약 44%, '87년에는 약 35%로 엔고이후 눈에 띄게 저하되어 가고 있다.

한편 新興造船國으로서 현저하게 대두되고

있는 韓國은 '85년까지는 불과 10% 정도였던 것이 '86년 24%, '87년 약 30%로서 거의 일본과 동등한 범위까지 이르고 있는 것이 주목되고 있다.

② 新造船 受注 工事量

신조선 수주 공사량은 '73년도 최고였던 때의 5천6백20만GT로부터 '88년 3월말에는 4백77만GT로 대폭 감소되어 '86년도 준공량 약 8백만GT에 대하여 약 60%밖에 되지 않는다.

受注로부터 引渡까지 1년이상 걸리는 조선업의 업태로 보아 1년분 이상의 수주공사량이 없으면 경영이 안정되지 않는다는 점을 감안해 볼때, 공사량 부족이 深刻化되고 있음을 알수 있다.

③ 기타

본 회에서는 조선업계의 공사량 확보 및 사업전환의 하나로서 각 회원사의 海洋域 이용 프로젝트로의 진출·추진에 대응하여 노력하여 왔다. 또한 회원 각사의 조선사업부문의 조업을 보완함과 동시에 장래의 조선업의 건전한 발전에 투자하기 위해, 新造船 이외의 분야에 있어서도 충분히 조선기술을 활용하여 얻을 수 있는 사업을 개척하기 위하여 여러가지 대책을 검토하는 특별위원회를 '87년부터 설치하고 있다.

특히 内需의 振興 및 지역진흥의 한 방법으로 현재 지역간 수송망의 정비계획이 전국적으로 진행되고 있으며, 「코이뉴-타」 空港 리포드 건설이 여러 곳에서 검토되고 있다.

본 회에서도 浮體式 工法에 의한 공항의 건설을 적극적으로 提唱하고 있으며 금후의 성과가 기대되고 있다.

2. 艦艇建造

함정건조는 一般商船에 비해 고도의 기술 및 고유의 설비·기재등을 필요로 하여 그의 建造數는 一般商船과 비교하기에는 월등히 크며, 현재 일반상선부문의 공사량이 급격히 떨어져 있는 상황하에 있어서는 공사량의 확보 및 고용안정에 지대한 공헌을 하고 있다.

또한 함정건조부문은 일반상선에 비해 고도의 특수기술자·숙련기술자를 필요로 하지만, 본 회로서도 이들 기술·기능수준의 유지는 물론 가일층의 향상을 도모하기 위한 함정의 안정적·계속적 건조 방안을 매년 요망하고 있다.

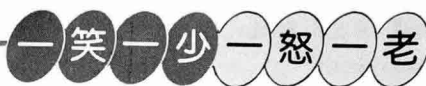
함정건조의 주요 造船會社는 三菱中重業(長崎·神戶·下關조선소) 石川島播磨重工業(東京 제1공장), 日立造船(舞鶴·神奈川공장), 三井造船(玉野事業所), 住友重機械工業(追浜조

선소 浦賀공장), 川崎重工業(神戶 공장), 日本鋼管(鶴見제작소), 佐世保重工業(佐世保조선소)의 8개사 11개 공장이 있으며, 이들 모두가 그 실적을 갖고 있다.

또한 88년도 정부예산안에 의하면 함정 건조비는 1천7백45억엔이 計上되어 있으며, 그의 내역은 DDG(7천2백 排水噸型 호위함) 1척, SS(2천4백 배수톤형 잠수함) 1척, MSC(4백90 배수톤형 掃海艇) 2척등 4척 1만5백80 배수톤으로 되어 있으며, 기타 支援船(1천3백30배수톤) 4척으로 되어 있다.

특히 86년도 예산에 의해 일본 최초로 시도하는 「이-지스」艦(7천2백 排水噸型 호위함)의 導入이 결정되게 되지만, 이로 인해 일본의 함정건조에 있어서의 더한층 기술혁신이 전망됨은 물론 그의 建造가 크게 기대되고 있다.*

〈'88 自衛隊 裝備年鑑〉
-진 흥 부 (譯)



가장 「리얼」한 라스트 신

어떤 영화 촬영장에서 한창 연기에 열중하고 있는 배우를 향해 영화감독이 말하였다.

『컷! 아주 좋았어.

자 이제는 이 벼랑끝에서 저 밑으로 뛰어내리는 거야. 멋지게 해봐.

카메라 준비됐지? 조명 좋고!』

『하지만 감독님』

하고 배우는 겁에 질린 표정으로 말하였다.

『여기서 뛰어내리란 말입니까?』

심중팔구 죽지 않으면 병신이 될 텐데요!』

『괜찮아. 이것이 이 영화의 마지막 장면 이니까』