

# 일본 FS-X기종 결정과정 (1)

## 차기 지원 전투기 개발의 우여곡절

'95년 10월 3일 일본 나고야 근교의 미쓰비시 중공업 고마끼 공장에서 차기 전투기 FX-2의 처녀 비행이 여러 관계기관 사람들이 주목하는 가운데 실시되어 40분간 비행하고 가볍게 내려 앉았다. 이보다 약 2개월 앞서 일본 신관이 참석한 엄숙한 의식을 치르고 미쓰비시 중공업 고마끼 공장에서 치러진 출고식에 이은 경사였다.

FX-2001호는 그 후 순조롭게 비행 시험을 계속하여 차기 지원 전투기로서의 자리를 굳혔다. 이어 '95년 12월 10일의 일본 각의는 '96년부터 시작되는 중기방위대강을 의결하고 FX-2를 130기 생산하도록 의결했다.

그리고 이름도 F-2로 되었다. 일본 방위청 장비 개발사상 파란에 찬 차기 지원전투기 개발은 이렇게 대미를 장식했다. 그러나 일본 항공기 제조업체나 군부는 이 역사적인 거사를 진심으로 환호할 수 없는 안타까움을 남기고 비싼 수업료를 치렀다고 말한다. FX-2개발의 우여곡절을 정리해 본다.  
(편집자 주)

### 자주개발의 숙원

일본 방위청과 자위대가 일본의 차기 지원 전투기를 일본 국내기술과 국내 산업계에 의하여 자주적으

로 개발하려는 노력은 무형의 소망까지 합친다면 종전 이후부터라고 볼 수도 있다. 2차대전에 패배한 일본은 패전의 가장 큰 이유가 공군의 열세라고 보고 항공기 개발의 기술면에서 미국에 비해 결코 뒤지지 않는데도 기본적인 자원의 취약성과 공업력이 열세에 있다고 생각했다. 공업력도 우세한 미국공군의 폭격으로 마비된 상태였으니 일본의 항공기 산업이 열세에 있었다고 볼 수 없는 면도 있다.

그래서 공업력의 부흥과 아울러 항공기 개발 기술자와 구 공군세력 그리고 항공기 제조업체는 일본 방위청이 소요로하는 군용기는 일본 독자 개발로 해보려는 것이 숙원처럼 되었다.

민간 항공계의 숙원은 YS-11으로 일단 성공했으나 겨우 180여기를 제조하고는 더 이상 계속하지 못하고 끝나고 말았다.

그래서 군용기 부문 특히 차기 지원 전투기 사업만은 일본 독자개발의 국산기로 해보고 싶은 생각이 대세를 이룬 형세였다.

이런 배경을 두고 FS-X개발에 대한 근원을 찾아 올라가면 20년 전인 '75년경으로 거슬러 올라가게

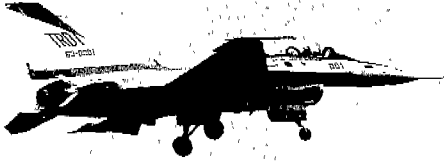
된다. 이 해에 일본 자위대의 장비 개발을 3군 자위대가 각각 필요에 따라 도면을 그리고 있던 중 방위청 기술연구본부가 자위대와 떨어져 나가 독자적인 연구개발을 할 수 있게 되었다.

이때부터 기술연구본부는 고등훈련기용의 터보 팬 제트엔진의 개발에 착수한 것 외에 T-2 고등훈련기 개조형인 운동능력향상기도 독자 개발과제였으며 탄소섬유 복합재에 의한 경량항공기 구조소재, 전투기용 컴퓨터설계, 디지털 비행제어장치, 신형 적외선 추적 공대공 미사일등을 연구 개발했다. 이러한 일련의 방위청측 개발에 힘입어 민간기업의 개발의욕을 자극하여 방위청과 아울러 민간측에서도 독자개발 계획을 추진하게 되었다.

이런 배경아래 '85년에는 항공자위대 당국이 기술연구본부에 국산 지원전투기 개발의 가능성을 물었을 때 기술본부는 '가능하다'고 답신하여 민관 공동의 국산기 개발 열기를 보였다.

### 국산기 개발의 이유

일본 방위청과 자위대 그리고 일



FS-X 1호

본의 항공기 제조업체가 일본의 국산 전투기를 개발하려는 배경과 이유를 정리해 보는 것이 이야기의 순서일 것 같다.

일본 항공자위대의 주력전투기는 자위대 창설이후 미국 전투기를 채용해 왔다. 항공자위대 창설 초기에는 F-86F였고 그 후 F140J, F-15J, 또 T-33 헬리콥터 외에 해상자위대 등에는 P2V-7, E-3C, P-3L등 특수기가 있었다.

예외적으로 일본 국산기로 개발된 것은 T-1, T-2 훈련기 2종과 수송기인 C-1이 있는데 C-1만 하더라도 약 30기를 생산한 단계에서 미국의 C-130H형 수송기의 수입으로 '수송기 만이라도 국산으로'라고 생각하던 국산화의 꿈은 깨어지고 말았었다.

해상자위대의 대잠수함초계기 P-2J의 후계기로 P-XL의 개발 예산까지 승인된 단계에서 '72년에 계획이 취소되고 미국의 P-3C오라 이온으로 대체되었다. 너무도 대미 의존이 큰 것이었다. C-130 이나 P-3C와 같이 미국의 의향에 따라 자위대의 장비 계획까지 좌우되는

것 자위대 관계자들은 국산화를 원하고 있었다.

순서 없이 일본이 국산화를 원하는 이유를 나열해 보면 다음과 같다.

첫째는 시대적 요구라는 점이다. 2차대전 당시의 참전 조종사들은 일본의 각종 항공기에 대하여 미군기에 비해 일종의 열등의식을 지니고 있었지만 이들 열등의식과가 물러가고 방위대학(우리의 국방대학)출신의 젊은 전후파 엘리트들은 일본 국산 항공기를 갈망했고 여기에 항공기 설계 기술자 후예들이 가세하여 '국방은 우리 손으로'라는 의식이 고조되어 미국 일본도의 의존형을 매우 못마땅하게 생각하게 되었다는 점이다.

둘째는 '70년대에는 월남전에서 쓰이던 기재(FMS)가 대량으로 일본에 수입되었는데 이들 기재에 불량품이 많아도 이에 대한 불평을 호소할 길이 없었다.

셋째는 '79년의 제 2차 석유파동으로 항공기와 그 부속 기재들의 값이 엄청나게 오를데다 '80년대에 와서는 기술이전을 엄격히 규제하면서 미국이 일본을 라이벌로 보는 경향이 강해졌다.

넷째는 일본의 현용 주력 전투기인 F-15에 대한 조달 계약을 맺을 무렵에 미국은 일본에 대하여 '대일 수출용의 F-15기에는

미국의 정책으로 표준 콤포넌트를 채용한다'라고 규정했다. 이것은 조약에도 명기되었는데 나중에 알고 보니 미 공군이 빈번하게 콤포넌트인 장치를 개량하여 새것으로 갈아 탑재하는데 그때마다 일본도 새 장치를 따라서 개장해야 하도록 의무화 된 것이다.

같은 F-15라도 미·일 간에는 용도가 다르다. 미국이 전세계적으로 제공권 확보의 공격형인데 비해 일본은 방위용 한가지기 때문에 장치도 자연 그에 걸맞아야 하는데도 일본은 미국 전투기의 장비개량에 덮어놓고 맹종해야한다.

위의 여러 가지를 요약하면 결국 대미 불신이라는 한가지로 된다. 이런 이유 외에도 또 다시 일본이 국산 개발을 원하는 이유나 배경은 더 있다.

첫째는 안전보장 즉 국방은 자신이 담당해야한다는 원칙론이다. 미국도 일찌기 안전보장의 철학으로서 '국가의 안전보장을 동맹국의 우정에 의지해서는 안된다. 그 동맹국이 아무리 친할지라도'라고 갈파한 적이 있다. 그 원칙은 일종의



일본 국산수송기 C-1은 겨우 30기밖에 만들지 못했다



일본이 면허 생산하고 있는 F-15전투기

철칙과 같은 것이다. 그런데 그런 철학을 지닌 미국이 일본의 국방을 전적으로 자기들에게 의지하라고 강요한다면 어불성설이다. 일본은 미국으로부터 이제 젖을 땔 때가 되었지 않는가.

둘째는 이치로 따져도 그렇다. 미국의 동맹국인 영국, 프랑스, 독일, 이스라엘등 각국에서 전후 사뭇 미국제 전투기를 도입하면서도 독자의 전투기나 공격기를 만들고 또 쓰고 있지 않는가. 유독 일본만 그래서는 안된다는 이유는 무엇인가!

셋째는, 현재의 전투기 F-1은 미국의 F-15를 면허 생산한 것인데 껍질(기체)의 반은 일본 국산으로 되어있다. 그런 마당에 차기 지원 전투기를 일본이 국산으로 개발한다는 것은 적어도 자주국이라면 당연한 것이 아닌가.

이런 이치이지만 그렇다고 방위청이나 자위대 당국이 일본이 독자적으로 차기 지원 전투기를 개발하는데 미국이 전혀 아무 저항없이 OK하리라고는 생각지 않았다. 미국이 다소 뭐라고 하더라도 '국산

으로 개발하고 싶다'라는 의식은 '85년경부터 위로는 총리대신부터 아래로는 조종사에 이르기까지 공통된 마음이었다.

### 국산 전술 실패

일본이 FS-X의 개발에 있어 최초의 국산화계획에서 미국과의 공동개발, F-16이용을 결정하기까지의 경과를 요약하여 본다.

차세대 지원전투기 문제가 공식으로 다루어진 것은 '82년 7월의 일본 국방회의에서 FS-X 24기를 조달하는 중기 업무계획을 결의한 데서 비롯된다. 동 계획에서는 F-1인 미국의 F-15 기종의 노후화에 따라 5년후인 '87년까지 1개 비행대분의 전투기와 예비기를 구입한다는 계획으로 구체적인 조달방법과 기종에 대해서는 언급이 없었다.

일반적으로 전투기 같은 고도의 복잡성이 높은 것은 그 개발에 적어도 7년이라는 세월이 필요한 것으로 되어있다.

그런데 위의 중기 계획은 5년을 잡고 있어 그 기간 내에 실전에 쓸 만한 전투기를 만들거나 사거나 해야한다. 이때는 아직 국산개발의 국자도 볼 수 없었다.

여기까지는 외국기를 도입하는 것으로 알려졌지만 항공자위대는 일종의 요술을 붙여 놓았다.

그것은 F-1의 내용을 재검토하

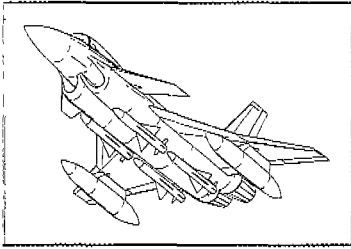
여 약 1천시간 가량을 더 길게 생산해 놓았다. 이에 따라 3년정도의 기간을 더 얻게 되었으니 7년이 걸리는 국산개발도 후보에 올릴 수 있다는 해석이 나오게 된다.

그 결과로 '85년 1월에 항공자위대는 기술연구본부에 '국산전투기 개발 가능성'을 자문하게 되고 9월에는 가능하다는 회신을 받게 된다. 이 답신에 따라 국산개발, 현용기의 개량, 외국기의 구입등 세 가지 안을 동시에 검토하기로 했던 것이다.

이때 '85년 10월이 되자 미국 GD사의 F-16, MD사의 F/A-18, 파나비아의 토네이도등 3개기종에 대하여 항공자위대는 기술연구본부에 질문서를 보냈다. 그 회답을 기초로 항공자위대 당국은 자료수집팀을 미국과 독일에 보냈다.

이것은 마치 항공자위대가 위 3개사에 조달 초대장을 보낸 것과 같은 결과가 되었고 3개사는 적극적으로 판촉에 나섰다. 이렇게 하여 미국이 용해할 구실과 계기를 마련해 주어 국산개발 전술의 실패로 볼 수 밖에 없게 되었다.

일본 항공자위대 당국은 외국세를 따돌리는 한 방편으로 ASM-1 또는 -2의 공대지 미사일을 4기씩을 장착해야 한다는 성능요구를 비쳤다. F-16이나 F/A-18이나 이 미사일을 4기나 적재할 수는 없기 때문에 국산개발만이 이길 수 있다



일본이 국산화하려는 전투기의 외양

고 보았던 것 같다.

그러나 미국세는 그런 성능 같은 것은 알려고도 하지 않고 적극적인 판매작전을 폈다.

가장 적극적이었던 MD사는 '85년 11월, 부사장인 맥도널 3세가 일본에 와서 '일본의 FS-X 자주개발 의욕은 이해하지만 자주개발이 어려우면 F/A-18이 가장 적합하다. 그 경우 F/A-18을 일본측 요구에 맞게 개량할 수도 있으며 개량형은 일본과 공동개발할 수도 있다'라고 말하여 처음으로 공동개발이라는 말이 표면에 쓰이게 되었다.

뿐만 아니라 MD사의 본거지인 미조리주에서는 주 상공회의소가 F/A-18의 대일 판매 성사를 결의하고 당시의 레이건 대통령에게 진정하는 한편 미국 국방장관의 국방정책 자문위의 일본소위원회가 '일본이 F/A-18을 사도록 하라'고 의회쪽과 행정부쪽에 압력을 가하여 일본의 자주개발에 정면으로 맞서게 되었다. 이때까지도 일본 자주개발안은 뒤에 숨어 그 모습을 드러내지는 않고 있었지만 자주개발론

자들은 '미국이 다소 세계 나오겠지만 큰 문제는 없을 것'이란 일말의 희망적 기대를 버리지 못했다.

## 미국의 반격

그후 '86년 3월말 워싱턴에서 기자 회견한 와인버거 미국방장관은 미국제 전투기를 일본이 산다면 환영할 일이다. 그러나 그것이 미국의 대일 무역적자 해소나 미국제 무기를 굳이 팔려는 것은 아니다. 또한 공동생산도 이론적으로는 가능하다고 말해 미국 정부 수뇌가 공동개발을 입에 담기 시작했다.

그해 12월에는 방위청 기술담당관과 항공자위대 막료부 국장급으로 된 제2차 조사단이 미국을 방문하여 미국방부에 일본측의 FS-X 개발에 대한 기본방침을 설명했다.

같은 무렵인 '86년 12월경에 일본의 안전보장회의는 '공동개발'도 검토대상에 추가하고 국산개발과 통틀어 '개발'한다고 결정했다. 이때까지도 명문상으로는 현용기의 개조나 외국제의 구입등 방안도 후보에 들어 있었지만 실제로는 '공동개발'을 향하여 일본측이 크게 양보한 결과가 되었던 것이다.

일본 국회에서도 FS-X 문제는 뜨거운 논의가 계속되었고 '87년 6월에는 방위청 방위국장이 미국에 건너가서 와인버거 국방장관을 만나 FS-X를 설명하는 자리에서 국

산개발을 미국 측에 납득키는 역할을 해야했다. 이보다 일본정부 당국자는 '미국의 이해를 얻을만한 '합리적'인 결론이 있으면 미·일 관계가 FS-X 때문에 악화하는 일은 없을 것'이라고 설명하고 있었다.

이경우의 '합리적인 결론'에 상당하는 일본측의 카드는 미국에게 굳이 일본의 자주적인 국산개발을 앞세우지 않고 개발하는데 7년여의 세월이 필요하므로 기종결정은 '90년대 중반에 하기로 미루어 둔 채 뒤에서 국산 FS-X를 그때까지 완성해 버린다는 일종의 고등 전술을 구사할 예정이었다.

그러나 일본 방위청의 이런 작전 계획은 너무도 자기본위이고 세상물정 특히 미·일 관계의 합의 문제를 너무 안이하게 본 것으로 빠져버린 반성을 하지 않을 수 없게 된다.

'87년 6월14일 니시히로 일본 방위국장 일행을 만난 미국 와인버거 국방장관측은 일본측의 예상에 반하여 두말을 못하게 하는 덕도 없는 것이었다.

미국측은 쉽게 말해 '일본은 무엇을 생각하고 있는 거냐? 태도를 고쳐 다시 오라'는 식이었다.

미국과의 공동개발 문제를 논의하지 않으려면 만날 필요도 없으며 그런 경우에도 미국의 전투기가 기본이 되어야 한다는 것이었다.