

일본 해상자위대 전력건설 재조명을 통한 한국 해군력 건설논리 발전방향 연구: ‘8함(艦) 8기(機) 체제’를 중심으로

류재학*

- I. 서론
- II. 일본 해상자위대의 전력증강 및 호위함대(護衛艦隊) 발전과정
- III. 호위대군(護衛隊群)의 ‘8함 8기 체제’ 분석
- IV. 한국해군력 건설논리 발전방향
- V. 결론

◀ 국문 초록 ▶

이 연구는 일본은 부국(富國)이고 섬나라이기 때문에 해상자위대의 강력한 해상전력 건설은 당연한 결과로 인식하고 있는 일반적인 우리의 시각에 대한 의문에서 출발하였다. 일본은 2차 대전 후 해군력이 완전히 와해되었다. 1954년 해군을 대신하여 탄생한 해상자위대 초기전력은 대부분 함정을 미국으로부터 공·대여로 획득하는 등 한국해군 창설기의 전력과 별반 차이가 없을 정도로 미미하였다. 물론, 세계 제2의 경제대국으로 성장과 도서국가의 지리적 특성은 해군력 신장에 기회 요인임에 분명하지만, 창설 초 일본해군과의 일시적 단절, 육상병력 중심의 전략적 사고, 석유파동에 따른 경제위기 등의 난관이 있기도 하였다. 결과적으로 현재 해상자위대는 세계 정상급의 해군력을 구축하였고 전수방위라는 기본방위 개념에 큰 변화를 줄 수 있는 4개 헬기호위형 항모운용 체제로 발전하려고 하고 있다.

일본 해군력의 성장 배경에는 다양한 요인이 있지만, 본 연구는 해상자위대가 해군력 건설을 위해 창출한 대표적인 건설논리인 ‘8함(艦) 8기(機) 체제’를 중심으로 해상자위대의 핵심전력인 호위함대 전력건설 과정을 분석하여, 한국해군력 건설논리 발전방향을 모색하고자 한다.

주제어 : 해상자위대, 호위함대, 8함 8기 체제

* 합동참모본부 해상작전분석담당, 일본 방위대 운영분석 석사, 해상자위대 지휘막료과정 및 고급 간부과정 수료, e-mail: rjh0303@hanmail.net

Ⅰ. 서론

1. 연구목적 및 문제제기

한반도는 미국과 중국 간 세계패권적 수준의 군비경쟁과 중국과 일본의 해양갈등과 영향력 확대를 기도하는 러시아 등 긴장이 지속되고 있으며, 그 중 한·중·일을 중심으로 한 동아시아 지역은 중국을 시작으로 한 항모보유 경쟁에 따른 해군력 증강과 그 운용에 관심이 뜨거워지고 있다. 최근의 중국 군사력 증강은 예사롭지 않지만, 중·일간 해군력의 역전에 대한 단정적인 평가는 아직 이르다. 일본과의 우열을 가리기 어려운 정도의 국면으로 보는 것이 일반적인 평가로 현재까지 일본 해상자위대는 세계 수위의 강력한 해상전력을 보유하고 있다.

현재 일본은 강력한 해상전력과 인도-태평양 구상을 토대로 미·일 동맹을 강화하는 한편, 집단적 자위권 행사 용인과 수륙기동단 창설, 항모 전력 배비 준비 등 새로운 군사전력을 추진하면서 보통국가 행보를 지속하고 있다.¹⁾

일본 해군력 구축의 기회요인으로 세계 제2의 경제대국으로 성장하면서 경제적 호황과 구(舊)소련의 위협, 미·일 안보의 정치적·군사적 보완관계, 그리고 해양국가, 무역국가로의 발전을 위한 해양국가 정체성 계승 등을 꼽을 수 있다.

하지만, 1954년 창설시만 하더라도 해상자위대 전력은 대부분의 함정을 미국으로부터 공·대여로 획득할 정도의 미미한 해군력 수준으로 한국해군 창설기 전력과 차이가 없을 정도로 매우 초라하였다. 또한, 평화헌법, 전수방위(專守防衛), 구(舊)일본군에 대한 부정적 인식 등 태생적 한계에서 출발하였다. 하지만, 우리는 현재 시점에만 주목하여 해상자위대 발전과정을 결과론적으로만 이해하고 전력건설 과정의 난관을 간과하고 있지 않은지 살펴볼 필요가 있다.

일본 해군력 대해 우리는 어떤 시각으로 바라보고 있는가? 다음과 같은 일반적인 사실에 대한 선입견을 갖고 있지 않은지 유의해야 할 것이다.

첫째, 일본은 2차 세계대전 시 항공모함, 전함, 잠수함 등 최강의 플랫폼을 건조하고 운용한 경험이 있다.

둘째, 일본은 해양국가로 해양관할해역이 매우 광활하다.

셋째, 경제대국이니 거대한 예산이 요구되는 해군력을 보유할 수 있다.

위와 같은 사실이 일본 해군력 구축에 큰 기여요소이지만, 전적이 많지 않다는 점에 주목해야 한다. 패전 후 일본해군은 해체되고 반군사주의 문화의 팽배가 일본을 뒤덮

1) 권태환, “일본의 군사전력과 우리의 대응,” 『새로운 안보환경과 한국의 생존전략』 한국군사학회 특별논문집 (2020), p.223.

었다. 그런 가운데, 미미한 해군력에서 출발했던 해상자위대는 일본 정부의 작전범위 확대, 해외파병, 안보법 제정 등 헌법규정의 내용을 재해석하여 제한사항을 극복하는 등의 군사력 증강 정책과 궤를 같이하며 성장하였다. 때로는 정치적 갈등, 주변국의 반발, 국민의 반대를 무릅쓰고, 보통국가 이상의 노력을 경주하며, 정부를 설득하고 국민 공감대를 위한 논리를 만들려 끊임없이 노력하였다.

해상자위대는 구일본해군의 경험과 해양국가, 그리고 경제대국이니 당연히 해군력이 강하다는 단편적인 사고에서 벗어나야 일본이 어떤 논리로 해군력을 증강하였는지를 객관적으로 살펴볼 수 있고, 한국 해군력 건설논리를 구상하는데 도움이 될 것이다.

2. 기존연구 검토 및 논문구성

한국이 미래 해양안보를 준비하면서 가장 관심을 집중해야 할 대상 중 하나로 해상자위대를 손꼽는데 큰 이견은 없을 것이다.²⁾ 이는 일본 해양력의 신장, 한·일 간의 지리적 인접성, 일본의 첨단함정과 무기체계에 대한 관심, 한·일 간 갈등 등의 이유 때문이다. 또한, 주변 4강 중 해군전력 건설 참고대상으로 유용하다. 독립(패전) 이후 창군(창설) 한 역사, 또한 경제력이 커지며 해군력을 성장시킨 사례 등이 유사하기 때문이다.

해상자위대에 관해서는 한국 해군장교 중심의 군사교류 및 연구를 통해 다양한 산출물이 있었지만, 일본의 방위정책, 해상자위대 전력현황 등 소개수준의 논문 위주였던 점은 아쉬운 대목이다.

본 논문은 해상자위대를 외형적으로 분석한 기존의 연구를 바탕으로 해상자위대 전력건설의 상징으로 의의가 있는 ‘8함 8기 체제³⁾’ 논리를 분석하였다. 하지만, 해상자위대 전력건설에 대한 연구는 일본에서도 체계적으로 이루어지지 않고 있다.⁴⁾ 다만, 일본 방위성 방위연구소의 아이자와 테루아키(相澤輝昭)의 “8함 8기 체제를 중심으로 해상자위대 전력의 근대화의 연구⁵⁾”는 해상자위대 전력건설의 과정을 조망하는

2) 1996년 정호섭(당시 중령, 제31대 해군참모총장 역임(15. 2.~16. 9.))은 해상자위대를 가장 관심을 집중해야 할 대상으로 평가하였으며, 그 이유는 ‘일본의 국력과 영향력의 신장’, ‘보수, 우익 성향의 대두(據頭)’, 지리적으로 인접하여 현실적으로 해양과 관련된 여러 가지 현안 등 이었다. 20여 년 전의 평가이지만, 현재 한·일 간 안보상황이라하여도 어색하지 않다. 정호섭, 『일본 해상자위대의 발전전망』, 해군대학 특별과정 3기 졸업논문(1996), p.1.

3) 8함(艦) 8기(機) 체제(8 DDG/DDs and eight antisubmarine helicopters organization)는 호위함대(한국해군의 기동함대) 전술단위인 호위대군(한국해군의 기동전단)의 편성논리로 8척의 구축함과 8대의 대잠헬기의 구성이다.

4) 相澤輝昭, “ポスト四次防における海上自衛隊の防衛力整備構想に関する研究 : 海上防衛力近代化と「8艦8機体制」,” 『戦史研究年報』(2015. 3), p.27.

데 유용하다. 하지만, 이 연구에서조차도 논문의 대부분 근거는 방위연구소에서 실시한 당시 전력건설 관계관의 인터뷰와 증언에 근거를 두고 있다. 그래도, 정치·군사적 관계에서 균형을 가지고 해상자위대를 분석하여 의의가 있다. 사실 어느 국가라도 전력건설의 과정을 대외적으로 공개하는 것은 비밀에 관한 사항이 대부분이어서 제약이 따른다. 그럼에도, 일본은 해상막료장(한국의 해군참모총장), 자위함대사령관(한국 해군의 작전사령관) 등을 역임한 다수의 예비역 제독들이 전력건설에 관하여 본인들의 경험을 바탕으로 의사결정과정, 정책적·기술적 제언, 전력건설의 방향성을 제시하고 있다.⁶⁾

본 논문은 해상자위대의 전력건설 과정, 그 중 호위함대를 중심으로 살펴보며 ‘8함 8기 체제’의 전력건설 논리 발전과정을 살펴볼 것이다.

본 논문의 구성은 다음과 같다. 먼저, (1) 해상자위대의 전력증강 및 호위함대 발전 과정을 개략적으로 살펴보고 (2) 호위대군의 ‘8함 8기 체제’ 구상을 분석하여 일본 해군력 건설에 미친 영향을 살펴보고, 마지막으로 (3) 한국해군력 건설논리 발전방향을 제시할 것이다.

II. 일본 해상자위대의 전력증강 및 호위함대(護衛艦隊) 발전과정

1945년 11월 30일 일본해군이 해체된 이후 약 9년 만인 1954년 7월 1일, 육·해·공 자위대가 창설되었다. 일본 자위대는 미·일 동맹을 기반으로 미군과의 역할분담을 통해 미군이 공세를 방어는 자위대가 전담하는 방식이었다. 즉, 미·일 양군은 각각 ‘창’과 ‘방패’의 관계였다.⁷⁾ 미·일 동맹 구조에서 해상자위대는 일본 주변 해역에서의 안보를 책임지는 임무를 기본으로 시작하였지만, 점차 일본의 방위정책의 핵심적인 군사력 운용기관이자 미·일 동맹의 핵심 파트너로서 지속적으로 증강되었다.

5) 상계서

6) 이들의 논문은 본 연구를 진행하면서 많은 도움을 주었는데, 특히, 전력건설 과정의 고충, 일화 등이 생생히 전달되기도 하였다. 최근 해상자위대 전력건설에 관한 일본 예비역 제독들의 논문기고는 매우 활성화되어 있다. 특히, 『세계의 함선(世界の艦船)』이라는 일본 군사잡지는 해상자위대 발전을 위한 예비역과 현역, 그리고 국민들과의 공론의 장으로 활용되고 있다. 이는 한국해군의 전력건설에 있어 극히 일부의 인원이 참여하고 전역 후에는 당시 전력건설과정의 배경과 논리, 주요 쟁점 등의 경험과 지식이 사장(死藏)되는 현실은 매우 안타깝다. 참고적으로 『세계의 함선』에 최근 수록된 일본 예비역들의 기고 논문은 다음과 같다. 이케다 토쿠히로(前 쿠레지방총감) “신형 이지스함 마야의 계획경위와 운용구상(‘20. 9)”, 코다 요지(前 자위함대 사령관) “일본의 탄도미사일 방위의 장래를 생각하다(‘20. 9.)”, 도오만 세이이치(前 요코스카 지방대총감) “잠수함에 의한 ASW(‘20. 7.)”, 코다 요지(前 자위함대 사령관) “30년 후의 해군작전(‘20. 5.)”, 카와노 카츠토시(前 해막장, 통막장) “레이와(令和) 시대의 해상자위대는 어떻게 해야 할 것인가?”(‘20. 1.) 등.

7) Vice Admira(Retired)l Yoji Koda, JMSDF, "A New Carrier Race? Strategy, Force Planning, and JS Hyuga," *Naval War College Review*, Vol.64. No.3. Summer. 2011. p.5.

이번 장에서는 일본 해상자위대의 발전과정을 주요시기별로 구분하여 주요사항 위주로 기술하였다.⁸⁾

1. 해상자위대 창설 준비(1950~1957년)

1945년 일본의 항복에 따라 맥아더의 연합군최고사령부는 일본을 점령하고 군정을 착수하여 일본의 비군사회(군대의 해산)를 1945년 10월 말에 거의 끝냈다. 그러나, 역설적이게도 미국에 의해 군사력이 해체된 일본은 한국전쟁의 돌발과 주일미군의 한국파견에 따른 일본 국내 치안유지의 필요성에 미국의 요청으로 자체 해상방위력을 보유할 기회를 얻는다. 1951년 10월 연합군사령관 리지웨이(Ridgway, M. Bunker) 대장이 미국의 함정을 일본에 대여할 수 있다는 제안을 요시다(吉田) 총리가 수용함에 따라 이를 추진할 정부 직할의 비밀조직으로서 Y위원회를 설치하였고⁹⁾ 1952년 4월 새로운 해군 조직으로서 해상경비대가 해상보안청 내에 창설되었다. 이와 같은 경위로 일본 국내 해상치안을 위한 미국의 일본에 대한 요청은 그 목적을 초월할 수 있었고 일본에 해군력 재생의 기회를 제공하였다. 또한, 한국전쟁 중 미군의 요청에 의해 인천, 원산, 군산, 해주, 진남포 등 5개소의 소해(掃海)를 실시한 일본의 특별소해대 작전은 전투역량을 구비하고 재군비의 기틀을 마련했다.¹⁰⁾

1954년 해상자위대가 창설될 시 정원은 총 16,385명¹¹⁾, 주요전력은 한국해군 창설기와 차이가 없을 정도로 미미하였다. 해상자위대 창설과 동시에 신설된 자위함대사령부(自衛艦隊司令部)는 주요전력 운용부대로 2개 호위대군(護衛隊群)과 1개 경계대군(警戒隊群)로 구성되어 <표 1>과 같이 탄생하였지만, 구(舊) 일본해군의 전통만을 이었을 뿐이었다.

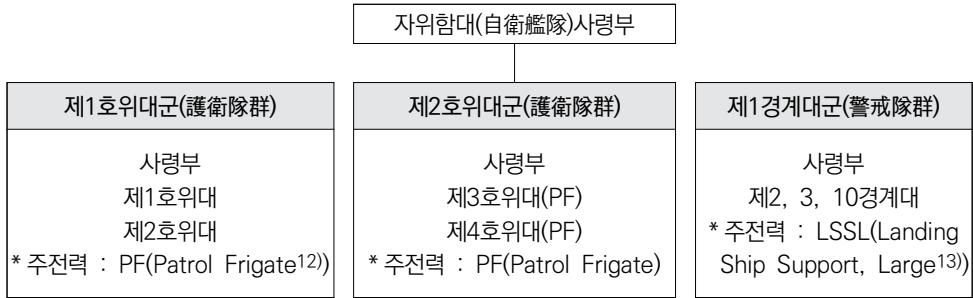
8) 해상자위대 발전과정을 자세히 파악하고 싶으면 다음 논문이 유익하다. 안재현(2017)의 경우, 일본제국해군에서 해상자위대의 전력까지 연계된 발전사항에 대한 연구를 하였으며 해군력 강화요인의 특성을 비교 분석하였다. 안재현, 『일본의 해군력 강화 요인에 관한 연구』, 국방대 안전보장대학원 석사학위 논문 (2017). 또한, 한준희·이정근(2014)은 해상자위대의 발전과정을 시기별로 알기 쉽게 정리하였다. 한준희·이정근, “일본의 방위정책 및 해상자위대 전력변화와 한국 해군의 발전방향,” 『해양전략』 제164호(2014. 12)

9) Y위원회 위원은 구 일본 해군 8명, 해상보안청 2명 총 10명으로 구성. 당시 연합군최고사령부는 이런 일본의 해상조직들이 일본해군의 부활로 이어지지 않도록 인원수, 보유함정의 척수와 톤수, 조직 운영 등에 제한을 두었지만, Y위원회의 일본해군 출신 위원들의 집요한 주장으로 독자적인 해군 조직을 해상보안청 내에 설치하고 언제라도 분리할 수 있도록 하였다. 해상경비대에는 일본 전국 각지에서 구 해군 출신들의 지원이 쇄도하여, 그 결과 해상경비대 인원의 95% 이상이 구 해군출신들로 구성되었다. 류재학·배준형 공저, 『일본 해상자위대, 과거의 영광 재현을 꿈꾸는가-키워드 이해하는 세계 최정상 해군력, 해상자위대의 실체』 (서울: 도서출판 플래닛미디어, 2016), pp.90-91.

10) 국방군사문제연구소, 『일본 자위대』 (서울: 국방부, 1995), pp.21~24.

11) 해군본부, 『일본·영국해군사 연구』 (대전: 해군본부, 1997), p.165.

〈표 1〉 자위함대 조직(1954년 7월)



2. 냉전 초·중기(1958~1976년)

이 시기에는 방위청이 발족되고 자위대의 최초 군비(軍備) 계획인 제1차 방위력정비계획(이후, 1차방)이 1958년에 착수, 1976년 제4차 방위력정비계획이 완료되어 해상자위대의 기초가 형성되었다. 당시 일본은 소련군의 증강에 따른 위협증대, 주한 미군의 철수논란 등의 안보상황에서 자위대의 증강과 방위개념의 확대 필요성이 검토되었으나 정치적으로 많은 제약이 따랐다.¹⁴⁾

2.1 제1차(1958~1961년)/2차 방위력정비계획(1962~1966년) 간 발전과정

1차방은 일본이 패전 이후 수립한 최초의 장기 군비계획이었다. 당시 자위대는 대폭적인 주일미군의 감축에 대처하기 위한 전력증강에 중점을 두었다. 1958년 일본 각의의 국방의 기본방침에 따르면 각 자위대별로 육상자위대는 18만명에 예비자위관 1만 5천명, 해상자위대는 함정 12.4만 톤, 항공자위대는 1,300대의 항공기 확보 등의 목표가 결정되었다.¹⁵⁾ 1차방 계획은 〈표 2〉에서 보듯이 거듭 조정되었으며, 그 중 해상병력이 초안대비 가장 많이 축소되었다. 해상전력 계획 1차안에서 45만 톤의 대규모 목표를 계획한 점은 매우 대담했다.¹⁶⁾ 구일본해군이 연합군 점령으로 파괴되고 군(軍)의 신분을 상실하였지만, 해군력 증흥과 해양수호에 대한 의지는 강했던 것

12) 미해군 타마코급 초계함으로서 제2차 세계대전 중 미해군이 건조, 운용. 1945년 대일작전용으로 소련에 대여되었고, 전후 미해군에 반환된 것을 1953년에 일본에 대여됨. 기준배수량 1450톤, 전장 93m, 주요 무장 : 76mm 포, 20/40mm 기관총 장착.

13) 상륙함으로 미해군이 제2차 세계대전에서 상륙시 지원함으로 운용. 1953년에 일본에 대여됨. 기준배수량 254톤, 전장 48m, 3인치포, 주요 무장 : 20/40mm 기관총 장착.

14) 김종기, “일본 해상자위대의 전력증강과 한국안보,” 『해양전략』 제5호(1981. 8.), p.19.

15) 『国防の基本方針』(일본내각 결정, 1958. 5.20.)

16) 45만 톤은 엄청난 수치이다. 현재 해상자위대가 46만 2천톤, 한국해군은 19만 2천톤이다. 해상자위대는 우연인지 미래를 내다보았는지 70여 년 전의 초안의 계획에 근접하게 성장하였다.

으로 판단된다. 그 논거 중 하나는 1차 방에서 요구전력이 대폭 삭감하였음에도 불구하고 헬기항모(CVH)가 반드시 필요하다고 주장하였던 것이다. 이는 당시 방위청 방위국장의 강경한 반대로 단념할 수 밖에 없었다. 하지만, 해상자위대는 수 년 후 이 구상을 CVH와 형태를 달리하는 헬기탑재 구축함(DDH) 구상으로 발전시켰다.¹⁷⁾

〈표 2〉 1차방의 시안 작성과정¹⁸⁾

구분	1차	2차	3차	4차	5차	6차	7차		8차	9차		10차			
							A	B		A	B	1	2	3	4
육상 (만명)	35	20	15	20	20	20	20.2	18	18	18	18	18	18	18	18
해상 (만톤)	45	14	8	14	14	14	15	15	12	12	13	10	12	12	12
항공 (백기)	17	15	5	14	12	13	13	13	11	11	11	12	13	13	13

결과적으로 3개 자위대 모두 최초 목표를 100% 달성하지 못했다. 육상병력은 17만 명, 해상자위대 함정 톤수는 9만 9천톤, 항공자위대의 경우 1,113기를 달성했다. 해상자위대의 목표 달성율이 제일 낮았다.¹⁹⁾ 거액의 예산이 소요되는 해군력·공군력 건설이 경원(敬遠)시 되고 육상병력에 중점을 두었기 때문이다.²⁰⁾

2차방은 경제호황의 환경에서 수립되었다. 미·일 안보조약을 근거로 재래식 무기에 의한 국지전 이하의 침략에 대비하여 유효하게 대처할 수 있는 방위체제의 확립을 목표로 했다. 미·일 양국의 공동작전 수행시 위협격퇴 및 공격적 작전은 미 해군이, 방어작전 및 미해군 지원은 해상자위대가 담당하도록 되어 있었다. 1961년에는 호위함대(護衛艦隊)가 신편되어 자위함대 예하로 편입되었다.²¹⁾ 신편시 부대규모는 구축함(DD) 17척, 호위구축함(DE) 5척, 호위함(PF, 최초는 경비정으로 분류) 6척 등 28척으로 3개 호위대군(기동전단)으로 구성되었다. 호위대군의 대부분 함정은 미국으로부터 대여함(貸與艦)이었다. 기동함대의 상징이라 할 수 있는 기함(旗艦) 조차도 미국의 군수산업의 확대를 위한 역외조달(域外調達)로 건조되었다. 그런데, 해상자위대의 수뇌부는 구일본해군 출신자들이 중용되었다. 패전의 아픈 기억에서 절치부심하였을 것

17) 海上自衛隊50年史編さん委員会, 『海上自衛隊50年史』(東京: 防衛庁海上幕僚監部, 2003), pp.27~28.

18) 赤城政一, 『日本の防衛産業』(東京: 三一書, 1981), p.19.

19) 신경식, 『일본의 군사력 증강정책 연구』(서울: 한국국학술정보, 2007), pp.118-119.

20) 佐道明広, 『戦後日本の防衛と政治』(東京: 吉川弘文館, 2003), p.63.

21) 호위함대사령관은 초대부터 13대까지 구 해군병학교(우리의 해군사관학교에 상당) 출신자가 역임했다는 사실을 주목해야 한다. 구 일본해군력의 건설논리와 해군력 건설 경험이 계승되었음을 쉽게 짐작할 수 있다.

이다. 2020년도 호위함대 사령관은 제40대이지만, 17대까지(~1984년) 해군병학교(한국의 해군사관학교) 출신자이며, 이후 1980년대 2명의 해상보안대학교 출신자를 제외하면, 전원 해군병학교와 방위대학교 출신자가 역임하였다.²²⁾

〈표 3〉 신편 당시 호위함대 편성(1961년)

구 분	지 역	구 성
호위함대(護衛艦隊)	요코스카(横須賀)	DD 테루즈키(てるづき) (旗艦)
제1호위대군(護衛隊群)	요코스카(横須賀)	DD 5척, DE 2척
제2호위대군(護衛隊群)	사세보(佐世保)	DD 11척
제3호위대군(護衛隊群)	마이즈루(舞鶴)	DE 2척, PF 6척

2.2 제3차 방위력정비계획(1967~1971년, 이하 3차방)

3차방은 일본의 해상방위력 증강이 필요하다는 미국의 요청이 제기된 시기에 수립되었다.²³⁾ 잠수함 공격능력 보유로 주변해역 방위능력의 강화, 중요지역 방공능력의 향상 및 기동력의 증강에 중점을 두었다. 함정 건조 목표는 56척이었으며, 최초로 구축함(DDH) 2척 외에도 유도탄구축함(DDG)을 포함한 14척 건조를 추진하였다. 1971년에는 고수준 전비태세를 갖춘 호위대군을 상시 운용할 수 있도록 3개 호위대군에서 현재와 같은 4개 호위대군 체제로 발전하였다. 그 배경은 구소련의 원자력잠수함 위협에 대응하기 위한 해상교통로 보호였다.

〈표 4〉 호위함대 편성(1971년)

구 분	지 역	구 성
호위함대(護衛艦隊)	요코스카(横須賀)	DD 아키즈키(あきづき) (旗艦)
제1호위대군(護衛隊群)	요코스카(横須賀)	DD 6척
제2호위대군(護衛隊群)	사세보(佐世保)	DD 6척
제3호위대군(護衛隊群)	마이즈루(舞鶴)	DD 6척
제4호위대군(護衛隊群)	쿠레(呉)	DD 6척

22) 해군병학교 출신의 최종 사령관(17대) 재임기간(1982. 7. 1.-1984. 6. 5.)을 볼 때, 상당기간 구일본해군의 전통과 관습이 해상자위대 중심에 뿌리 박혔음을 미루어 짐작할 수 있다.

23) 相澤輝昭, “ポスト四次防における海上自衛隊の防衛力整備構想に関する研究：海上防衛力近代化と「8艦8機体制」”, p.36.

이 기간 중 선단(船團)을 직접 호위하기 위한 대잠전 수행을 위해 8척의 구축함의 필요성이 과학적 분석방법인 군사운영분석(Operation Research)을 통해 도출되었다. 이에 따라 대잠헬기의 운용과 대공전 전술에 따라 도출된 건설논리가 '8함(艦) 6기(機) 체제'이다. 6대의 함탐재 헬기를 2척의 구축함(DDH)에 3대씩 탑재하고, 유도탄구축함(DDG), 다목적구축함(DDA) 2척, 대잠구축함(DDK) 3척으로 전력을 구성하는 것이다.²⁴⁾

2.3 제4차 방위력정비계획(1972~1976년, 이하 4차방)

4차방 기간에 닉슨 대통령의 광 독트린 발표는 일본의 자주방위에 대한 의지를 강하게 하였다. 하지만, 거액의 예산 소요, 주변국의 군국주의 부활이라는 비판, 선부론 자주방위론(自主防衛論)이 미국과의 관계를 흔들 수 있다는 우려가 이어졌다. 결국, 1971년 나카소네(中曽根) 방위청장관이 퇴임하자 이 계획은 무산되었다. 우여곡절 끝에 4차방은 3차방의 후속계획 성격으로 추진되었다. 4차방은 지역방위체제의 정비, 장비의 근대화, 주변해역 방위능력 및 방공능력 향상, 기동력 증강 등에 역점을 두었다. 그 결과, 헬기탐재 호위함 2척, 함대함유도탄 탑재 호위함 13척 등 함정 54척, 약 69,600톤 건조와 대잠항공기 87대 등 작전용 항공기 92대 등 해상전력을 대규모로 증강시켰다.²⁵⁾ 1973~1974년에는 3대의 대잠헬기를 탑재 할 수 있는 하루나(はるな)급 헬기탐재 구축함 2척이 취역되면서 탑재헬기 운용을 중심으로 하는 대잠전과 초계임무의 기반이 갖추어졌다. 3대의 대잠헬기를 탑재 가능한 구축함 2척으로 1개 호위대를 편성하였고, 1개 호위대군에 6대의 헬기 운용이 가능해졌다. 이후, 헬기탐재 구축함 2척이 추가로 취역되면서 4개 호위대군 중 2개 호위대군이 '8함 6기 체제'로 구성되었다.

〈표 5〉 호위함대 편성(1978년)

구 분	지 역	구 성	비 고
호위함대(護衛艦隊)	요코스카(横須賀)	DD 아키즈키(あきづき) (旗艦)	
제1호위대군(護衛隊群)	요코스카(横須賀)	DDH 2척, DDG 3척, DD 3척	8함 6기 체제 완성
제2호위대군(護衛隊群)	사세보(佐世保)	DDH 2척, DD 6척	
제3호위대군(護衛隊群)	마이즈루(舞鶴)	DD 7척	8함 6기 체제 미완성
제4호위대군(護衛隊群)	쿠레(呉)	DD 3척, DE 3척	

24) DDH(Helicopter Destroyer), DDG(Guided Missile Destroyer), DDA(All Purpose Destroyer), DDK(Anti Submarine Destroyer)

25) 방금철, 『한·중·일 3국 해군경비경쟁에 관한 실태와 영향 연구』, 한남대학교 석사학위 논문(2006), p.62.

호위대군 전력의 대잠작전 능력은 구축함 척수에서는 동등한 능력을 보유하고 있었지만, 방공·타격능력 등은 균등하지 못했다. 예산의 제한에 따른 “High-Low Mix” 개념을 도입한 것으로 판단된다.²⁶⁾ 또한, 외형적으로 1981년까지 4개 호위대군이 편성되고 발전되었지만, 2개 군(群)만 ‘8함 6기 체제’였으며, 대부분의 함정은 구형함정에 불과하였다. 1965년에 구축함 8척이 필요하다는 논리가 도출되었지만 그 개념을 실현하기 위해서 15년 이상이 필요하였다. 또한, 목표 달성은 50%에 불과하였다.²⁷⁾

1970년대 해상자위대 전력건설 목표는 높았지만 거액의 예산을 필요로 하는 해상 전력 건설은 정부 계획에서 우선순위가 낮았고 요구되는 전력에 불충분하였다. 4차 방 완성 시점에서 해상전력은 해상자위대 창설기부터 주임무로 주장한 ‘해상교통로 보호’를 효과적으로 수행하기 위한 목표 전력에 대비 전력규모와 최신에 성능에서 큰 괴리가 있었다.²⁸⁾

2.4 방위계획대강(이후, 방위대강) 을 통한 발전기

일본 방위대강은 1976년 최초 작성되어 방위정책 뿐 아니라 향후 10년 후의 전력 증강 목표를 구체적 수치로 제시하고 있으며, 자위대의 군사전략을 가늠해 볼수 있는 방위정책서이다. 지금까지 <표 6>과 같이 6차례의 개정이 있었다.²⁹⁾

<표 6> 방위대강의 핵심 개념 비교

방위대강	1976	1995	2004	2010	2013	2018
상위문서	국방의 기본방침				국가안전보장전략	
안보환경 평가	미·소간 데탕트	냉전종결 분쟁종식	테러, 탄도 미사일 등 新위협	파워밸런스 변화, 북한 핵 미사일 위협	북한 핵미사일 위협, 미국 재균형 정책	북한 핵미사일 위협, 강대국간 경쟁적 관계, 그레이존 사태 장기화
핵심개념	기반적 방위력			동적방위력	통합기동방위력	다차원 통합방위력

* 출처 : 조은일, “일본 방위계획 대강의 2018년 개정 배경과 주요내용”, (서울, 국방논단 제1742호, 2018)

26) 長田博, “8艦8機の4個群体制ついに完成,”『世界の艦船』(1995년 6월), p.97.

27) Vice Admiral Yoji Koda, JMSDF(Retired), "A New Carrier Race? Strategy, Force Planning, and JS Hyuga," *Naval War College Review*, Vol.64. No.3. Summer. 2011. p.12.

28) 相澤輝昭, “ポスト四次防における海上自衛隊の防衛力整備構想に関する研究：海上防衛力近代化と「8艦8機体制」,” p.39.

29) 권태환, “일본의 군사전력과 우리의 대응”, p.229.

2.4.1 1976년 방위대강(1976-1994년)

1976년 방위대강 기간 중 해상자위대의 전력은 급성장한다. 방위대강의 지침에 따른 방위청 내부의 실무계획인 53중기업무견적(1980-1984/이하 53중업)은 내용상으로 5차방이라고 할 만큼 방위력을 대폭 증강한 계획이었다. 56중업(1983-1987)은 1981년 5월 미·일 정상회담 후 양국 관계의 증진과 일본 내 군비강화에 대한 요구로 방위비 1% 한도의 철폐와 해상교통로 보호능력의 충실화와 근대화를 목표로 유도탄호위함 3척, 잠수함 6척 등 합정 49척과 P-3C 50대 등 항공전력 149대를 증강하였다.

1985년 작성된 중기방위력 정비계획은 1986년부터 1990년까지 실행한 계획으로 당시 미국은 아·태지역에서 소련의 군사력 증강에 대처하기 위해 미·일 동맹의 강화와 그에 따른 전력증강의 필요를 절감하여 해상자위대 전력을 호위함 70척, 잠수함 25척, P-3C 125대로 증강을 일본에 요청했다. 또한, 미국은 1982년 9월 일본에게 1,000해리 해상교통로 보호와 대함미사일을 탑재한 소련 장거리 폭격기(Backfire)에 대처할 수 있는 전력증강도 요청했다. 이에 따라 일본은 대공미사일 시스템의 성능향상을 강구하게 되고 이지스구축함 도입으로 이어진다. 이 시기 주요 전력증강 내용은 이지스구축함 2척, 잠수함 5척 등 합정 35척과 P-3C 46대, 대잠헬기 65대 등 항공전력 242대를 확보하였다. 이 때 P-3C는 최초로 100대 체제로 계획되었다.³⁰⁾

1990년 중기방위력 정비계획은 냉전 종식으로 예산이 대폭 삭감되며 호위함은 총 10척에서 8척으로, 항공기도 총 44대에서 32대로 감소하였다. 다만, 이지스구축함 2척을 확보하게 되어, 기존 2척을 포함하여 이지스함 4척 보유로 방공능력을 대폭 향상시켰다.³¹⁾

2.4.2 1995년 방위대강(1995-2003년)

1995년 방위대강의 기간은 해상자위대의 첨단화 및 입체화가 이루어지는 시기였다. 해상자위대의 전력증강은 다음 4가지 임무 수행에 필요한 전력들로 구성되어야 함을 제시하였다. 첫째, 해상에서는 침략사태에 대응할 수 있는 호위함대 및 즉응태세 유지, 둘째, 연안경비 및 방어를 위한 호위대의 보유, 셋째, 필요시 주요 항만 및 해협의 경계, 방어 및 소해를 위한 잠수함 부대, 초계기 부대 및 소해부대의 유지, 넷째, 주변해역의 감시를 위한 초계기 부대 등이다. 주요 전력증강 내용은 13,500톤급 헬기탑재 구축함(휴가급) 2척과 헬기 2대가 탑재 가능한 7,700톤급 이지스함(아타고

30) 김태준, “일본의 해상자위대 전력분석”, pp.107~108.

31) 국군정보사령부, 『일본자위대총람』, pp.83~97.

급) 2척, 그리고 해상초계기 P-3C의 개량형 개발이다. 이를 통해 해상자위대의 능력을 대폭 향상시켰으며 1,000해리 해상교통로 방위와 그 밖의 해역까지도 방위할 수 있는 능력을 갖추었다.³²⁾

2.4.3. 이후, 방위대강을 통한 전력건설

해상방위력 기반을 구축한 해상자위대는 이후 방위대강의 개념에 입각하여 점진적인 향상을 지속하고 있다. 2004년 방위대강의 ‘다기능 탄력적 방위력 개념’에 따라 대잠전, 도서지역 방어, 탄도미사일 감시·대응, 무장 공작선에 의한 불법행위 대응에 중점을 두었으며, 국제활동이라는 새로운 임무가 부여되었다. 2010년에는 기존의 ‘기본적 방위력’ 개념을 폐기하고 미국의 영향력이 상대적으로 악화된 상황에서 일본의 적극적인 방위력이 요구된다는 판단 아래 ‘동적방위력 개념’으로 전환하였다. 이에 따라 4개 호위대군 체제를 유지하고 지방대의 5개 호위대를 4개 호위대 체제로 전환하였고 16척 잠수함 체제를 22척으로 변경하였으며 고정익 초계기의 교체(P-1) 등을 추진하였다.³³⁾ 2013년 방위대강의 ‘통합기동방위력 개념’에 따라 ‘전수방위(專守防衛)’ 원칙 내에서 최대한 공세적 방위개념으로 변화시켰으며, 각 자위대의 통합운용성을 강조하였다. 2018년 방위대강의 핵심은 ‘다차원 통합방위력’이다. 미·일 동맹을 기반으로 국제협력을 통해 중국을 견제하는 점에는 변화가 없으나, 미래전에 대비하여 우주, 사이버, 전자파 등 다차원 영역횡단작전(cross-domain)을 새롭게 강조하였다.³⁴⁾ 2013년의 ‘통합기동방위력 개념’과 연계되며, 우주·사이버·전자파 등을 포함하는 전 영역의 능력을 유기적으로 융합하는 것이다. 즉, 다차원 통합방위력은 이전보다 실질적인 통합에 중점을 두고 실시한 2010년 방위대강 정신을 계승하며 새로운 영역으로 확대하고 그 수준을 한층 발전·진화하려는 구상이다.³⁵⁾

종합하면 해상자위대는 창설 20여년 만에 양적인 증강을 달성하였고, 창설 39년(1993년)만에 미국에 이어 세계에서 2번째로 이지스함을 보유하게 되었고³⁶⁾ 현재는 미국 다음으로 많은 이지스함을 운용하고 있다. 해상자위대의 전력변화 추이는 <표 7>과 같다.

32) 한준화·이정근, “일본의 방위정책 및 해상자위대 전력변화와 한국 해군의 발전방향”, 『해양전략』 제164호(2014. 12), p.105.

33) 국방정보본부, 『2011년 일본방위백서』(서울:국방정보본부, 2011), pp.281~295.

34) 권태환, “일본의 군사전력과 우리의 대응”, pp.229~230.

35) 齋藤聡, “新大綱と今後の海上自衛隊”, 『海軍校戦略研究』(2019. 7), pp.7~9.

36) 안재현, 『일본의 해군력 강화 요인에 관한 연구』, p.77.

〈표 7〉 해상자위대의 전력 변화 추이

구분	세부내용
냉전 초·중기 (1958-1976)	1차(1958-1961) : 호위함 7척, 잠수함 5척, 소해함 10척 등 총 33척 2차(1962-1966) : 호위함 9척, 잠수함 4척, 소해함 11척 등 총 31척 3차(1967-1971) : 호위함 13척, 잠수함 5척, 소해함 12척 등 총 45척 4차(1972-1976) : 호위함 4척, 잠수함 3척, 소해함 10척 등 총 38척
냉전 중·후기 (1977-1990)	53중기업무견적(1980-1984) : 호위함 16척, 잠수함 5척 56중기업무견적(1983-1987) : 호위함 8척, 잠수함 3척, 소해정 6척 61중기방(1986-1990) : 56중기업무견적 + 해상방공체제 반영
1990년대	03중기방(1991-1995) : 이지스구축함 2척, 2,700톤급 대형잠수함 6척 08중기방(1996-2000) : 이지스구축함 6척, 잠수함 16척 체제 구축
2000년대	2004년 방위대강을 기반, 원거리 해양작전능력 확보에 중점 신형 이지스구축함 추가 건조(2척), 3,000톤급 잠수함 중심 16척 체제
2010년대	2010/2013년 방위대강을 기반 수상함 : 경함모 4척, 이지스구축함 6척 체제 구축 잠수함 : 세계 재래식잠수함 최대급(4,200톤) 디젤잠수함 8척 보유
2019년 (9.30.기준)	구축함 : 48척(이지스구축함 8척 포함), 잠수함 19척, 기뢰함정 24척, 초계함정 6척 등 총 137척(49.6만톤)

* 출처 : 안재현, “일본의 해군력 강화 요인에 관한 연구”, 국방대 안전보장대학원, 2017. p.77.
『防衛ハンドブック 2020』(東京 : 朝雲新聞社, 2020)를 재정리

2.4.4. 현재의 호위함대

일본 해상자위대 호위함대(護衛艦隊³⁷⁾, Fleet Escort Force, 한국해군 창설예정의 기동함대와 유사)는 기동운용 부대이다. 병력 1만 명, 구축함 48척, 기타 함정 7척을 주력으로 한 해상자위대의 핵심이다.³⁸⁾ 현재는 유사시 경함모로 활용 가능한 헬기탑재 구축함(DDH) 1척, 최신에 이지스구축함 2척을 4개 호위대군에 각각 배치하여 막강한 해군력을 현시하고 있다. 최근, 일본 해상자위대의 인도-태평양 해역에서의 해외파견훈련이 활발하다. 2017년 헬기탑재 구축함 이즈모함과 구축함 사자나미함이 3개월 간 해외파견훈련을 최초로 실시한 이후, 매년 3개월 정도의 기간으로 2018년에는 헬기탑재 구축함 가가함과 구축함 2척, 2019년에는 이즈모함과 구축함 2척, 2020년에는 가가함과 구축함 1척, 탑재항공기 3대, 잠수함 1척 등 규모가 증강되어 호주, 베트남, 인도네시아, 스리랑카 등과 훈련 및 친선교류 활동을 진행하고 원양작전 능력을 향상시키고 있다. 한국해군이 NLL 작전, 아덴만 해외파병, 순항훈련 등으로 구축함 운용에 애로를 겪고 있는 상황과는 확연히 다른 모습이다.

37) 일본의 호위함대(護衛艦隊)를 한자 그대로 직역(直譯)하여 사용하는 것은 재고(再考)해야 한다. 그 표현은 일본국민에게 군사력 색채를 열게 하고 주변국의 경계를 이완하려는 정치적 의도가 있음을 유의할 필요가 있다. 국제적 기준과 임무를 고려 시 기동함대가 적절하고 이는 해군력 관련 전문집단에서 검토해야 나가야 할 것이다.

38) 호위함대사령관 인사말. <https://www.mod.go.jp/msdf/efhq/introduce/index.html>(검색일 : 2020.10. 5.)

해상자위대의 과감한 행보는 미·일 동맹을 강화하고, 미국의 인도-태평양 전략의 주요 행위국가로서 기여를 통한 국제위상을 제고하려는 일본정부의 의지와 이를 뒷받침할 수 있는 강한 해군력, 4개 호위대군(護衛隊群, Escort Flotilla, 한국의 기동전단)으로 구성된 호위함대(護衛艦隊, Fleet Escort Force, 한국의 창설 예정인 기동함대와 유사)가 전력을 충분히 제공할 수 있기 때문이다.

Ⅲ. 호위대군(護衛隊群)의 ‘8함 8기 체제’ 분석

1. 당시 상황

해상자위대는 호위함대 예하 4개 호위대군의 편성을 유지하고 운용하면서 역량을 키웠다. 해상전력이 강화되면서 해상교통로 보호에 대한 의지는 더욱 공고해졌으며, 구소련 군사적 위협을 전략·전술적 발전의 기회로 활용하였다. 또한, 함정과 함탐재 헬기의 발전도 큰 영향을 미쳤다. 대잠헬기 3척이 탐재 가능한 하루나(はるな)급 구축함이 각각 1973년, 1974년 1척씩 취역되고 당시 선진해군에서 함탐재 운용 전술이 발전됨에 따라 구축함과 대잠탐재 헬기 운용을 중심으로 한 대잠전과 초계임무가 크게 향상되었다. 이러한 발전은 해상자위대의 전력건설 논리를 발전시키는 동력이 되었다.

2. 배경

해상자위대 호위함대의 이해를 위해서는 일본이 인식하고 있는 해상교통로 보호에 관한 개념을 살펴볼 필요가 있다. 일본은 도서국가라는 지리적 환경과 역사의 경험에서 해상교통로 보호의 중요성을 직접 체험하였다. 특히, 2차 대전 중 연합군에 의한 해상봉쇄로 일본 국민들은 처참하고 빈곤한 생활을 영위할 수밖에 없었고, 그 체험은 전쟁이 끝나고 수십 년이 지났더라도 잊힐 수 없었을 것이다. 아직도 6·25 전쟁의 피해와 아픔을 체험한 세대가 안보에 대한 확고한 신념을 가지고 있는 것과 유사하다.

또한, 전후 일본의 정책결정자들이 공개적으로 해군력의 중요성을 천명한 점도 간과할 수 없다. 해군력 강화를 위한 노력을 표출하지 않았지만, 전후 첫 총리인 요시다 시게루(1946-1947/1948-1954)를 비롯하여 기시 노부스케(1957-1960), 나카소네 야스히로(1982-1986), 고이즈미 준이치로(2001-2006) 등 일본 총리들이 추진한 정책에 안보관이 투영되었고, 해상교통로 보호를 위한 해상자위대의 전력 강화에 분

명 긍정적인 영향을 미쳤다고 볼 수 있겠다.³⁹⁾ 1970년대 국회에서 해상교통로 보호의 대상해역과 지리적 범위가 논의되고 있었다는 사실⁴⁰⁾, 정치인이 해상교통로 보호의 중요성을 강조하며, 영토만이 아닌 유조선 같은 선박을 해상에서 어떻게 지켜낼지가 중요하다는 주장을 1975년도에 펼쳤던 사실⁴¹⁾만 보더라도 국가 정책결정자들이 충분히 그 필요성을 인식하고 있음을 짐작할 수 있다. 이처럼 해상교통로를 진정한 국가의 생명선으로 인식하고, 군사력으로 효과적으로 대응해야 한다는 확고한 인식은 호위함대 발전에 큰 영향을 끼쳤다.

이와 같은 정책결정자의 해양안보 관심만으로는 해상전력 건설의 진행은 어렵다. 물론, 정책결정자들과 해상자위대 간의 드러나지 않은 해군력 증흥에 대한 논의가 있었는지는 알 수 없다. 하지만, 해상교통로 보호라는 해상자위대의 변함없는 의지가 있었기 때문에 ‘8함 8기 체제’의 논리가 탄생되고 정책결정 과정이 순조로울 수 있었다. 근해 해역방위도 중요하지만 해상교통로 보호가 주 임무라는 일관된 주장이 계속되었다. 이것은 경제적 호황을 예상할 수도 없고, 대부분의 함정이 미군의 대여함이었던 창설 초기부터 시작되었다. 경제의 호황과 미국의 대(對)소련 봉쇄정책이 일본 해군력 증강을 지원한 영향도 있었지만, 전력건설 논리가 흔들렸다면 그 결과는 달라질 수도 있었을 것이다. 폭발적 해군력 증강에도 1976년 방위대강의 ‘기본적 방위력 정비’ 개념에 따라 5개 호위대군의 필요성을 강하게 주장하였다.⁴²⁾ 하지만, 수뇌부의 노력에도 불구하고 1995년 방위대강에 5개 호위대군 건설 소요는 반영되지 않았다. 이에 장기간 일본정부를 설득하고 노력하는 한편, 차선으로 미반영을 대비한 개념을 검토하였다. 결국, 5개 호위대군 보유의 당위성에도 불구하고, 예산의 제한으로 1개 호위대군의 증편은 반영되지 않았다. 하지만, 양적 부족함을 질적으로 보완하려는 전

39) 안재현, 『일본의 해군력 강화 요인에 관한 연구』, pp.65~73.

40) 남동항로는 도쿄만에서 사이판방향으로 폭 백마일, 길이 천마일 정도입니다. 남서항로는 오사카, 규슈를 거쳐 류큐열도 끝단까지 폭인 백 마일 정도, 길이는 정확한 기억은 없지만 천 마일정도일 것으로 생각합니다. (중의원 오키나와북방문제 위원회, 71.11.30)

41) 일본의 자원, 특히 석유의 약 99%는 페르시아만에서 인도양, 말라카해협, 대만해협을 경유하여 운반된다. 이 항로에 조금이라도 침해가 있다면 일본의 에너지 수급은 혼란을 겪는다. 영토를 지키는 것만이 방위가 아니다. 유조선 같은 해상의 일본의 권익을 어떻게 지켜낼 것인가 생각하지 않으면 안된다. (자민당 椎名 부총재, 朝日, 75. 8.29.)

42) 오오미나토 지방대총감(大湊地方隊總監)을 역임한 요시가와 케이스케(吉川佳祐)는 다음과 같이 증언하였다. “5개 호위대군이 꼭 필요한 이유입니다. 함정은 1년에 1번은 상가(上禿) 정비를 하게 됩니다. (중략) 또한, 4년에 1번은 창정비를 하기 위해 3~4개월 간 상가시설에 들어갑니다. 수리기간 중에 승조원도 바뀌기 때문에 수리가 종료되고 전비태세 훈련을 하면, 반년 이상 함정은 기동하지 않습니다. (중략) 그렇기에 4개 호위대군으로는 전비태세를 갖춘 2개 호위대군을 운용할 수 없습니다. 5개 호위대군을 보유하여야 수리, 훈련 등을 고려하여 2개의 상시 전비태세를 갖춘 호위대군을 운용할 수 있습니다. 그래서 그 2개의 호위대군 중 1개는 일본해에, 1개는 태평양에 운용하며, 침략이 발생했을 때 1개 호위대군이 대응할 수 있습니다.” 防衛省防衛研究所編『オール・ヒストリー 冷戦期の防衛力整備と同盟政策③』, p.185.

략구상을 시도하였다. 해상방위의 부족함을 보완하기 위한 해상전력의 질적 향상, 장비의 근대화가 필요하다고 주장하였고, 그 핵심은 대잠전 능력 향상을 위한 ‘8함 8기 체제’를 기본으로 한 기동부대의 구성이었다.

3. ‘8함 8기 체제’의 정의

‘8함 8기 체제’는 해상자위대가 운용하는 구축함 부대의 전술단위를 나타내는 용어로 구축함 8척과 함정에 탑재하는 대잠헬기 8대로 구성되는 부대 편성이다. 구(舊)일본해군의 8·8함대(전함 8척, 순양함 8척) 구상의 명칭과 유사하여 신(新)8·8함대라는 별칭으로 표현되기도 하였다. 하지만, 당시 해상자위대는 ‘8함 8기 체제’를 신(新)8·8함대로 표현하지 않도록 지도하였다고 한다. 그 이유는 ‘8함 8기 체제’는 국가의 운명을 좌우할 대(大)계획으로 이것을 신88함대의 별칭으로 비할만한 사안이 아니라는 것이었다.⁴³⁾ 그 정도로 해상자위대의 지휘부는 ‘8함 8기 체제’의 중요성을 인식하면서 구 해군의 88함대에 관한 부정적인 이미지를 차단하려고 하였다.⁴⁴⁾

4. ‘8함 8기 체제’의 도출

3차방(1961~1971년)에서 8척의 구축함과 6대의 대잠헬기 필요성이 군사운영분석(Operation Research)을 통해 ‘8함 6기 체제’ 논리가 도출되어 3대의 함탐재 헬기를 수용가능한 구축함(DDH) 2척, 유도탄구축함(DDG)과 다목적구축함(DDA) 각 1척, 대잠구축함(DDK) 3척으로 일부 호위대군이 그 능력을 갖추었다. 이후, 1970년대에 대형폭격기의 대함유도탄 장착이 일반화되면서 수상함은 방공능력을 구축해야만 하였다. 따라서, 이러한 위협증대에 전술단위 구성을 재검토할 필요성이 생겼다.

43) 구일본해군의 군비에 대한 이론적 논리를 제공하였던 인물 중의 한 명인 아키야마 사네유키(秋山真之)는 해군기본전술은 2개 단위를 편성하는 ‘2분법’이 전대의 분리와 지휘면에서 효과적이라고 분석하였으며, 그 1개 전대가 지휘하는 함정 척수 한계를 8척으로 하였다. ‘8함 8기 체제’의 8함에 대해서 해상자위대는 OR(운영분석)을 통해서 산출된 값이라고 하였지만, 필자는 구일본해군의 논리를 이어가려는 전통 계승적인 측면에서 정치적인 관여가 있었을지 않을까라는 추론을 하기도 하였다. 野野村実, “対米開戦と海軍の対米七割思想,” 『軍事史学』, 제9권 2호(1973. 9월), pp.26~27.

44) 하지만, 구 일본해군의 88함대의 건설논리는 세계 열강 해군의 대열에 합류할 정도로 해군력을 제공했다는 역사적 경험을 해상자위대가 그냥 놓치지 않았을 것으로 생각한다. 구일본해군은 1907년 이후부터 제국 국방방침(帝國國防方針)에 근거하여 2만톤 급에 달하는 8척의 드레드노트급 전함들과 1만 8천톤 급에 달하는 8척의 장갑순양함으로 편성된 ‘88함대’를 목표로 해군력을 건설하였다. 하지만, 1922년 워싱턴 해군군축조약으로 인해 일본은 88함대 중 전함 2척(나가토, 무쓰)을 제외한 전함 6척, 순양전함 8척을 포기해야만 했다. 하지만, 제국일본해군은 1922년을 기점으로 전함 대신 순양함, 구축함, 잠수함을 지속 건조하였고, 이로 인해 1922년부터 1930년대에 걸쳐 순양함 18척, 구축함 52척, 잠수함 48척의 건조를 완성할 수 있었다. 하지만, 무분별한 해상전력 증강에 대한 역사의 비판을 안고 있다. 안재현, “일본의 해군력 강화 요인에 관한 연구”, 국방대 안전보장대학원 석사논문. 2017. pp.28~29.

이에 기동부대의 전술단위에 유도용 레이더 2대를 운용하는 유도탄구축함(DDG) 2척이 최소한 필요하다는 결론에 따라 '8함 8기 체제'에 유도탄구축함(DDG) 2척이 포함되었다. 또한, 당시 함탐재헬기의 발전이 크게 이루어지면서 미해군과 유럽의 각국 해군도 구축함에 헬기 탑재를 본격적으로 추진하였고 해상자위대는 이러한 발전 추세를 접목하여 대잠헬기 능력향상과 운용대수 증가를 요구하였다. 과학적 분석방법인 운영분석(Operation Research) 결과에 따라 대잠헬기 6대로는 전력이 부족하게 되어 대잠헬기 8대의 필요성이 도출되었다.

해상자위대는 1977년 최초의 방위대강이 책정되면서 '기반적 방위력' 개념에 따라 호위대군의 부족을 대신할 '8함 8기'라는 새로운 전술단위를 창출하였다. 해상교통로 보호를 위한 대잠전에서 효과가 제일 높다는 분석결과에 따른 것이었다.

이 구상에 따라 각 호위대군에 구축함(DDH)을 1척씩 배속하였고, 다목적구축함(DD) 5척 및 유도탄구축함(DDG) 2척을 편성한 1개 호위대군 '8함 8기 체제'를 유지하게 되었다.

5. '8함 8기 체제'의 실현

일본은 구소련 원자력잠수함 위협을 '8함 8기 체제'로 발전하게 하는 가속기로 활용하였다. 이에 따라 건조된 대표적인 함정이 대잠능력이 뛰어난 구축함 하츠유키(はつゆき)급이었다. 1982년 3월, 해상자위대 구축함의 새로운 시대를 알린 하츠유키(はつゆき)급은 해상자위대 최초로 모든 엔진을 가스터빈화 하였으며, 대잠로켓(ASROC), 대함유도탄(Harpoon) 등을 무기체제로 갖추었고, 헬기를 탑재하여 대잠능력을 비약적으로 향상시켰다. 하츠유키(はつゆき)급 구축함은 1982년에서 1987년까지 단 5년 만에 12척이나 건조되면서 '8함 8기 체제'를 완성시키는 주력함정 역할을 하였다.

2차 대전 시 미해군에 대항하기 위해 강력한 함대를 건설하고자 하였던, 일본해군의 8척의 전함과 8척의 순양함으로 구성된 88함대 계획은 소련의 위협을 기회로 신 88함대로 부활했다. 신형 구축함은 빠른 속도로 건조되면서 1991년에는 구축함 20척을 보유한 호위함대로 발전되었다.

'8함 8기 체제'는 획기적인 방공능력을 가진 이지스구축함이 1993년에 최초로 취역되며 최정점에 올랐다. 이후, 4척의 이지스구축함을 보유하기까지 5년의 시간밖에 걸리지 않았다는 점은 매우 놀랍다. 건설논리의 창출에서 약 20여 년의 시간이 경과되어, 현재는 미군을 제외한 전 세계해군에서도 가장 강력한 해군력 운용단위인 '8함 8기 체제'의 호위대군을 완성하여 작전능력을 높이고 있다.

〈표 8〉 호위함대 편성(1995년)

구분	지역	구성	비고
호위함대(護衛艦隊)	요코스카(横須賀)	DD 무라쿠모(むらくも) (旗艦)	
제1호위대군(護衛隊群)	요코스카(横須賀)	DDH 1척, DDG 2척, DD 5척	8함 8기 체제
제2호위대군(護衛隊群)	사세보(佐世保)	DDH 1척, DDG 2척, DD 5척	8함 8기 체제
제3호위대군(護衛隊群)	마이즈루(舞鶴)	DDH 1척, DDG 2척, DD 5척	8함 8기 체제
제4호위대군(護衛隊群)	쿠레(呉)	DDH 1척, DDG 2척, DD 5척	8함 8기 체제

6. ‘8함 8기 체제’가 해상자위대에 미친 영향

1977년 방위대강 계획을 수립할 시기의 해상자위대는 해상전력 건설에 필요한 예산의 제한, 육상병력 중심의 안보인식 등의 난관에 부딪혔다.⁴⁵⁾ 하지만, 해군력 증강에 반대하는 시도에도 목표를 향한 추진력이 흔들리지 않았다. 1개 호위대군 증편 계획의 좌절을 기회로 삼아 부족한 전력을 보완하기 위해 전투력의 질을 향상시키는 ‘8함 8기 체제’라는 건설논리를 창출하였다.

현재 일본에서는 ‘8함 8기 체제’ 구상이 해상자위대 전력을 세계 최고수준의 전력으로 변모시킨 역사적 전환점으로 평가받고 있다. 50여 척의 최신에 구축함을 보유하게 되었으며, 이지스구축함이라는 당시 미군만이 보유하고 있던 최신의 함정을 세계에서 2번째로 도입하였다. 이처럼 수상함의 확충과 함께 대규모로 P-3C를 배비하게 되면서 일본 해군력은 전력증강의 시너지 효과를 발휘하며 급속도로 발전되었다. 해상전력의 급성장은 미해군과 연대를 강화할 수 있는 기본 역량이 되면서 미해군에 신뢰할 수 있는 파트너로서 인식되었다.⁴⁶⁾

‘8함 8기 체제’는 매우 우수한 해상전력 건설 논리로 평가받고 있다. 그 이유는 첫째, 이해하기 쉽고, 둘째, OR에 근거한 산출로 객관성이 있었다는 점이다.⁴⁷⁾

이후, 해상자위대의 전력건설은 ‘8함 8기 체제’를 기본 구성단위로 하고, 함정은 그 구성요소로서 성능 최신화를 위한 계획으로 설명이 되기 때문에 큰 반발이나 논란이 없이 고성능 고가의 신형함정, 무기체계 등을 도입할 수 있게 되었고⁴⁸⁾, 〈표 9〉와

45) 해상자위대가 5개 호위대군의 필요성을 주장했을 때, 당시 三木(미키)총리는 해상자위대 의견에 동의를 하였으나, 大平(오하라) 대장성 대신의 반대로 4개 호위대군으로 결정되었다. 당시 오하라 대신의 반대 이유는 ‘1개 호위대군의 증강은 육상의 1개 사단의 증강에 상당한다. 이 시기에 호위대군의 증가는 인정할 수 없다.’였다.

46) 해상자위대가 미국으로부터 이지스구축함을 도입하려고 하였을 때, 이지스구축함은 기밀이기 때문에 당시만하여도 타국에 판매하지 않았고, 미 상하원에서 “왜 일본에 판매하는가?”라고 논의가 있었으나, 미해군이 미의회를 설득하여 일본의 구매를 도운바 있다. 『防衛シミュレーション 自衛隊vs統一朝鮮』(東京: 宝島社, 2020), p.100.

47) 防衛省防衛研究所編, 『佐久間-オラール-ヒストリー上巻』(東京: 防衛研究所, 2007), p.120. 다만, 실제 운용면에서는 논리적이 못했다는 평가를 볼 때, 대외적 사실과 실제적인 운용 사이에 괴리가 있었음을 짐작할 수 있다.

48) 相澤輝昭, “ポスト 四次防における海上自衛隊の防衛力整備構想に関する研究: 海上防衛力近代化と「8艦8機体制」,” p.53. 예를 들어, 1988년 콩고(こんごう)급 이지스구축함 도입을 추진하였을 때, 능력과 예산면에서

같은 호위함대 체제로 발전되었다.

‘8함 8기 체제’의 논리가 없었다면, 지금 해상자위대 전력의 기반을 갖추지 못했을 것이다. 오늘날 해상자위대가 다수의 이지스구축함을 보유하고 구축함을 항모로 개조하는 구상 등은 이 논리를 토대로 해상전력 기반이 구축되었기 때문에 가능한 것이다.

또한, 이 논리는 해상자위대를 넘어서 일본방위력 증강의 상징으로서 가치도 크다.

〈표 9〉 호위대군 체제 변천과정

연도	호위대군 체제	구 성
1961년	3개 호위대군	-
1971년	4개 호위대군	각 호위대군 구축함 6척
1981년	4개 호위대군	2개 호위대군만 8함 8기 체제
1995년	4개 호위대군	4개 호위대군, 8함 8기 체제
2007년	4개 호위대군	4개 호위대군(각 DDG 1 포함), 8함 8기 체제
2020년	4개 호위대군	4개 호위대군(경항모로 개조가능한 DDH 각 1척, DDG 각 2척 포함), 8함 8기 체제

IV. 한국 해군력 건설논리 발전방안

한국은 세계 10위권의 경제력과 기술력·문화력을 가진 국가로 국가 해양력을 중심으로 국제주도권을 확보한 해양강대국으로 도약하여야 하며 강력한 해군력 보유는 필수이다.⁴⁹⁾ 하지만, 국방예산의 제한, 병력부족, 해군력 신장에 대한 반대여론의 비등(沸騰)에 위축되고 있는지 돌이켜 보아야 한다. 이럴 때일수록 NLL 수호는 물론 주변국에 대응할 수 있는 적정 해군력을 계속하여 창출할 수 있는 견고한 건설논리를 구상하고 정부와 국민을 설득해야 한다. 한국은 육군 중심의 병력집약적 구조에서 전방위 안보위협 대응이 가능한 첨단과학기술 기반의 군구조로 발전시키고 있지만, 아직까지 해군의 비중은 크지 않다. 전후 일본도 초기에는 구소련 위협에 따라 육상병력 중심의 전략사고로 해군력 증강이 번번이 좌절되었지만, 그럴수록 해상자위대는 국가안보를 위한 해상교통로 보호라는 흔들림 없는 목표를 달성하기 위해 정부를 설득하고 논리를 보강하였다.

일본은 주변 4강 중 해군전력 건설 참고대상으로서 가장 유용하다. 지금까지 가장 관심을 집중한 국가이며, 패전 이후 창설(창군)한 역사, 또한 일본이 과거 세계 2위의

중전의 구축함(DDH)과는 확을 그을 정도로 도입에 대한 많은 논란이 있을 수 있었지만, 해상방공시스템에 대한 검토 정도 수준에서 도입이 결정되었다. 이는 기본적으로 ‘8함 8기 체제’를 구성하는 유도탄구축함(DDG)이라는 기본적인 논리 속에서 진행되었기 때문에 국가적 논의나 큰 저항없이 추진된 것이다.

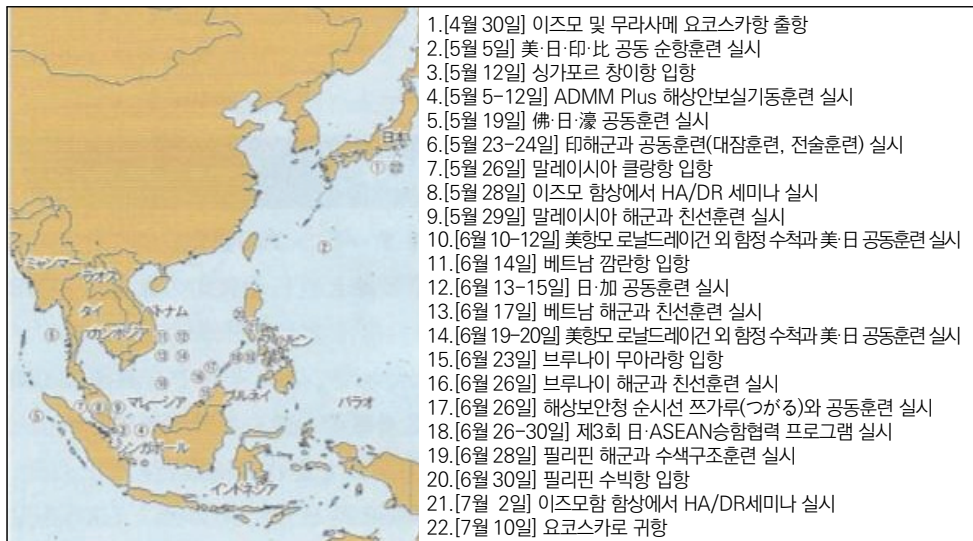
49) 『해군비전(NAVY VISION) 2045』, 해군전력분석시험평가단(2018.10.)

경제대국으로 부상하며 해군력을 급성장시킨 점은 한국도 경제력 성장에 따른 발전의 방향성을 찾는데 도움이 되기 때문이다. 도서국가의 역사·환경, 정책결정자의 인식, 제도적 기반 등은 한국에 비해 비교우위에 있다고 볼 수 있다.⁵⁰⁾ 하지만, 이러한 차이를 극복하고자 하는 자세와 분석적 사고를 통한 대안을 찾기 위한 노력에 일본 해상자위대를 바라보는 중심 시선을 선망(羨望)하는 전력도입에서 해군력 건설논리 활용에 두는 연구가 필요하다.

최근 일본은 호위함대 해군력을 기반으로 중국의 역내 패권추구와 북한의 위협증대에 대비하기 위해 인도-태평양 전략을 토대로 미·일 동맹을 강화하며, 집단적 자위권 행사 용인과 수륙기동단 창설, 항모전력 배비 등 새로운 군사전략 구상하고 공세적으로 전력을 운용하려 하고 있다. 그 기반에는 해상자위대 창설기부터 해양수호를 위한 전력건설 논리가 흔들리지 않고 발전되었기 때문이다.

2019년 4월부터 3개월 간 수행한 호위함대 주력함인 헬기탐재 구축함 이즈모함(DDH)과 구축함 무라사메함(DD)으로 구성된 인도-태평양 방면 파견훈련부대의 활동은 호위함대의 작전운용 여건이 한국보다 훨씬 우위임을 단적으로 보여준다.

〈그림 1〉 2019년 해상자위대 인도-태평양 방면 파견부대 활동⁵¹⁾



50) 전후 일본 해군력이 강화된 요인으로 ① 해양국가 정체성(일본 정부 및 국민들에게 해군력을 국가안보의 핵심수단으로 각인) ② 정책결정자의 인식(일본총리들이 그들의 안보관이 투영된 안보정책을 매개로 해상자위대 전력강화의 명분 제공) ③ 제도적 기반(방위력 건설 시스템, 해외파병 관련 법안, 법제화 등 고도화된 수준) 등을 들 수 있다. 안재현, 『일본의 해군력 강화 요인에 관한 연구』, pp.79~80.

51) 2차 대전시 일본해군이 동남아 해역에 진출했던 역사가 재현되는 듯한 감정은 지나친 필자의 기우(杞憂)인가?. 『東アジア戰略概観2020』, (東京: 防衛研究所, 2020), p.198.

지금까지 일본 해상자위대 호위함대의 발전과 건설논리 분석을 통한 한국해군력 발전방향 4가지를 제시하고자 한다.

첫째, 해상교통로 보호를 위한 해군력 건설 방향과 견고한 논리가 정부의 의지에 반영될 수 있는 환경조성이 필요하다. 해상교통로 보호에 대한 체감도는 일본에 비해 우리나라가 낮다고 볼 수 있다. 일본은 도서국가라는 지리적 환경과 2차 세계대전에서 연합군의 해상봉쇄에 따른 막대한 피해를 경험한 점에서 한국과는 온도차가 크다.

하지만, 한국은 반도국가로서 해륙양면성의 지리적 위치와 북한이 북쪽을 가로막아 사실상 도서국가와 차이가 없다. 또한 해상교통로를 통한 경제활동과 해양을 통한 국가간 안보협력의 중요성의 증대는 해상교통로 보호에 대한 국민적 공감대를 이루는 변화의 기회이다. 이런 기회를 활용하여 해상교통로 보호에 대한 개념 정립이 지리적, 수치적으로 제시되어 국민적 공감대를 키워야 한다. 1970년대 일본은 국회에서 해상교통로 보호를 위한 지리적 조건에 대한 토의가 있었을 정도로 국가정책 입안자들의 관심사항이었다. 해상자위대는 국가지도층의 해상교통로 보호 필요성의 공감대를 확보한 상태에서 일관되게 해상교통로 보호를 위한 해상전력 증강을 위한 논리를 전개하였다. 해상교통로 보호가 결국 제해권 확보를 달성하게 되고, 주변해역 방위도 가능하게 한다는 논리이며, 이는 해상자위대 창설이래 초급간부부터 장성까지 충분히 인식하였기 때문에 난관 속에서도 발전을 이루어냈다.⁵²⁾

에너지가 부족한 한국과 일본의 해상교통로는 경로나 길이 면에서 큰 차이가 없다. 또한, 아덴만 여명작전처럼 국민의 생명과 재산의 보호와 <표 10>과 같이 경제적 손실에 대비하기 위해서 해상교통로 보호의 중요성은 강조되어야 한다.

<표 10> 에너지 자원 수출입 제한에 따른 경제손실 규모(1일 차단시)⁵³⁾

수출·입 위협지역	수송량	전체 대비 비중	손실규모
계	201,903천 톤	61.21%	3,061억 원
중동지역 (호르무즈, 아덴만 등)	138,412천 톤	41.96%	2,099억 원
동남아·아프리카 지역 (말라카, 남중국해 등)	63,491천 톤	19.25%	962억 원

국가위상에 맞는 적정 해군력의 구축과 지속적인 해양안보 태세를 갖추기 위해서

52) 최근, 前 자위함대사령관 코다요지(香田洋二)는 해상자위대가 가장 중시해 온 '해상교통로 보호'라는 임무에 대한 올바른 이해가 점점 넓어지고 '주변해역 방위'를 목표로 하는 구상에 우려를 표명한 적이 있다. 해상교통로 보호와 주변해역 방위 관계를 논리적으로 설명하는 것은 쉽지만은 않다. 香田洋二, "新鋭DD「あさひ」の運用構想," 『世界の艦船』(2018년 9월)

53) 해군본부, 『해군비전 2045』, p. 9.

는 해상전력 건설의 방향이 일관되게 추진되어야 한다. 해양주권 및 권익수호를 통해 국가번영을 보장할 수 있는 해상교통로 보호에 중점을 두고, 정부 지도층, 입법기관에서 해양안보, 해상교통로 보호에 대한 관심과 논쟁이 있고 국민적 공감대를 형성하는 노력이 필요하다.

둘째, 한국 경제발전의 시기를 놓치지 말아야 한다. 한국의 국방비는 경제발전으로 현재 세계 9위 수준이다. 해상자위대의 전력건설 논리는 일본이 세계 제2위의 경제대국으로 발전되는 시기에 개념이 정립되었고, 해상전력의 기반이 구축될 때까지 약 15년 이상의 시간이 소요되었다. 해군력 건설은 상당한 기간이 소요된다는 일례이기도 하다. 경제호황의 기회를 놓치지 않고 강력한 4개 호위대군의 기반을 갖춘 이후, 20여 년의 일본경제의 저성장에도 불구하고 '질적 향상의 선순환 증강 시스템'에 따라 발전되고 있다.

하지만, 기반구축의 시기를 상실한다면, 해양안보를 소극적으로 유지할 수밖에 없고, 다음의 기회를 얻기는 매우 어렵다. 현재 한국해군은 인원 및 예산의 제약 등 제한된 여건 속에서 비대칭전력의 발전, 4차 산업혁명의 첨단 기술을 적용한 스마트네이비 건설 등을 추진하고 있다. 하지만, 이러한 전력건설 방향은 해군력 기반구축의 보완책이며 고육지책(苦肉之策)인 점을 잊어서는 안 된다. 언젠가는 더 큰 비용을 지불할 수밖에 없다는 점을 유념해야 한다.

셋째, 누구나 공감할 수 있는 해군력 건설방향의 논리 개발이 필요하다. 그 논리는 간단하면서도 명쾌할수록 효과가 크다. 해상자위대의 '8함 8기 체제'가 구일본해군의 88함대를 연상케 하며 해상자위대 간부들의 해군력 중흥의 의지를 고양한 것처럼, 해군장병의 역량을 집중할 수 있는 개념이 포함되면 그 효과는 배가될 것이다. 논리의 개발에는 해상자위대가 당시 소련군의 핵잠수함과 폭격기 등의 해상교통로 보호의 잠재적 위협을 대상으로 하여 운영분석(Operations Research) 기법을 통해 소요전력을 창출한 것처럼, 우리나라 해양안보에 잠재적인 위협을 설정하되, 그 범위는 해양관할권뿐만 아니라 우리국민의 전 세계 해양에서의 활동 범위를 적정수준으로 포함할 필요가 있고 과학적인 방법을 활용하여 신뢰성을 높여야 할 것이다. 북한 위협에 따른 한국해군의 '위협기반 전력기획' 의존에서 미래 잠재적 위협에 대비하기 위해 장기적인 관점에서 전력강화를 모색하는 방안도 발전시켜야 할 것이다.

또한, 일본 해상자위대는 지금까지도 '대양해군의 개념'을 내세우지 않고, '이지스 구축함', '경항모' 등 플랫폼 건설도 목표로 제시하지 않았다. 단지, '8함 8기 체제'의 구성요소로 전력건설을 추진하여 반대여론을 최소화하며 설득력 있게 계획을 추진한 점은 한국해군에 시사하는 바가 크다. 자칫하면 군 이기주의로 폄하될 수 있는 국방 현실 속에서 플랫폼 도입을 내세우는 전력건설에서 보다는 정교한 논리를 발전시키

고 그 논리 안에 플랫폼이 자연스럽게 포함되는 전략의 구사가 효과적일 수 있다. 공방표(2020)는 그의 논문에서 『해군비전 2045』의 해역함대사 3개, 기동함대사 1개 운용에 대해 해군의 ‘2+2 함대’ 구상(2개 해역함대사+2개 기동함대사)을 밝히고 기동함대 편성(안)을 <표 11>과 같이 제시하였다. 이러한 노력은 매우 의미있는 일이며, 더욱 정교한 논리 발전을 기대할 수 있는 도전이기도 하다.

<표 11> 기동함대 편성(안)⁵⁴⁾

구분	(가칭) 제3함대사		(가칭) 제7함대사	
	○전대	○전대	○전대	○전대
운용 중 또는 계획된 소요	대형수송함급 (또는 항공모함) 이지스함급 구축함급(총무공이순신) 차기구축함급	이지스함급 구축함급 차기구축함급	이지스함급 구축함급 차기구축함급	이지스함급 구축함급 차기구축함급
추가발전 소요	구축함급	구축함급 화력함급	대형수송함급 (또는 항공모함) 이지스함급	구축함급 화력함급

넷째, 해군력 건설을 논의할 수 있는 공론의 장(場)이 필요하다. 한국해군은 창설된 지 약 70년이 되었다. 그러나, 긴 역사에 비해 해군력 건설 단계, 함정의 발전추세, 해군작전의 발전방향 등은 충분히 공론화 되지 않고 있다. 일부 장교들의 개인적인 연구나 해군에서 개최되는 함상토론회, 국제해양력심포지엄 등에서 해군력 발전 방향을 모색하기도 하지만, 전력건설에 관한 내용은 지나치게 일반화되거나 논제로 충분히 다루어지지 않고 있다. 더욱이, 전력건설에 참여한 장교들보다 대부분 군사전략 전공자들의 연구가 대부분이다. 실제로 전력건설에 참여하였던 해군 관계자의 연구와 기록은 절실하다. 전력건설의 방향성, 과거 추진 중 문제점, 논리의 보완 등 실제 참여하지 않으면 알 수 없었던 경험과 사실들이 사장(死藏)되지 않고 다수의 해군력 건설에 관심있는 이들에게 전달되고 논의되어 새로운 논리로 발전되어야 한다. 해군력의 발전에는 국제관계, 국가경제, 방위사업, 무기체계 등 다양한 분야가 얽혀있다. 이를 당시 전력건설을 담당하는 일부의 해군장교에게 모두 맡기기에는 한계가 있다. 때로는 공론의 장에서 방향성과 건설논리가 제시되어 국민의 공감을 얻으며 실무에 참고 될 수 있다면 매우 유용할 것이다. 해상자위대 예비역 제독들의 연구가 현재의 해상자위대에 화두를 던져주고 전력건설의 방향성을 제시하듯이, 이를 위해서는 누구보

54) 공방표, “미래 안보환경 변화와 해군의 ‘2+2 함대’ 구상”, 『해양전략』제186호(2020. 6.). p.45.

다도 전반적인 통찰력을 가지고 해군전력 건설을 기획하고 관리했거나 함대급 이상 전력을 실제 운용하였던 장성급 장교들의 연구는 귀중한 자산이 될 것이다.

V. 결론

일본의 해상자위대는 강력한 해군력을 보유하고 인도-태평양 해역을 확보하고 있는 상황을 한국, 그리고 해군이 어떻게 보고 있는지 의문을 가지고 논문을 작성하였다. 국력과 해양정책, 지리적 환경 등이 한국의 해양안보환경 배경에 비해 일본이 우위에 있다는 판단이 있을 수 있지만, 해상자위대의 확고한 신념과 일관된 목표를 향한 노력에 대한 객관적 평가도 중요하다. 물론, 일본은 막부 말기 해군혁명이 일본을 근대적 국가로 변용시켰고, 과거 국제사회의 열강으로 성장했던 역사의 경험이 1, 2세대를 거쳐 해상자위대 전력건설에 영향을 분명 미쳤을 것이다(본 연구는 이런 배경을 심도 깊게 다루지 못한 한계가 있다.). 한편, 한국해군은 근대 국가성장의 주요 행위자로서의 경험이 부족하여 한국의 해군력 건설 논리는 일본보다 국민의 공감을 얻기는 어려운 실정이다. 하지만 국가변영을 수호하고 국제사회에 영향력을 행사할 수 있는 행위자로서 한국해군의 잠재력은 풍부하며, 시대는 해군력 증강을 요구하고 있다.

한국의 안보상황은 미국의 인도-태평양 전략과 중국의 '일대일로(一帶一路)'에 기반한 주변국간 새로운 안보-경제협력을 증진 등 미·중 패권경쟁의 영향에 불안정하다. 일본은 미·일 동맹을 통한 일체화를 위해 폭넓은 분야에서 안보협력을 강화하고 방위예산 증액과 첨단전력 운용 등 군사력을 강화하고 있다. 한국으로부터 2,000해리 내 남중국해, 센카쿠열도, 북극항로 등 바다를 중심으로 긴장과 위협이 잠재되어 있다. 한국해군에 매우 도전적인 과제이다.

하지만, 단기간 내 한국이 주변국 수준의 군사력, 특히 많은 예산이 소요되는 해군력을 대등한 수준으로 보유한다는 것은 어렵기도 하지만 바람직하지도 않다. 다만, 상대에게 한국 주권에 도발 시 상당한 치명력을 줄 수 있을 정도의 기반적인 해군력 보유는 필수이다. 그렇게 하기 위해서는 창군기부터의 해군전력 건설과정을 성찰하고 적정 수준의 해군력에 대한 판단과 미래 설계를 위한 견고한 전력건설 논리가 필요하다. 이러한 노력은 이전보다도 급변하는 안보환경, 4차 산업혁명, 저출산 고령화 등 복잡하고 예측이 어려운 환경 속에 추진되어야 하기 때문에 더욱 쉽지 않다.

따라서 본 논문은 한국해군 전력건설의 참고 대상으로 해상자위대를 분석하였고 시사점을 살펴보았다. 해상자위대는 50여 척의 최신의 구축함, 경항모로 개조 가능한 헬기탑재 구축함을 4척, 미국 다음으로 많은 이지스구축함 8척 등의 핵심전력을 기

반으로 자국의 해양수호를 넘어 인도-태평양 해역에서도 해군력을 현시하고 있다. 일본의 현재 해군력이 경제부국, 해양국가로서 주어진 것이 결코 아니다. 1958년 자위대 창설 이후 최초의 군비계획에서 해상전력은 최초 요구 함정톤수의 20% 수준만 달성하였고, 1960년대 초 헬기항모 도입 요구는 당시 방위청 내국의 국장급 관료에 막혔으며, 1970년대 5개 호위대군 필요성은 경제적 이유로 좌절되었다. 하지만, 해군력 건설논리를 창출하고 변화하는 안보환경과 미·일 동맹 속에 역할 확대, 국내 정치적·경제적 환경에 따라 논리를 민첩하게 보완하였기 때문에 지금의 전력을 구축하였다. 또한, 그러한 노력은 일본의 정책결정자들의 공감을 얻어내고, 해상교통로 보호라는 임무를 달성하기 위한 간부들의 확고한 의지와 일관된 노력이 있었고, 예비역과 현역의 소통도 큰 기여를 하였다.

물론, 한국해군은 해상자위대를 모방하는 구상은 지금까지 해오지 않았고 필요하지도 않다. 한국은 북 위협, 정치구조, 해양 정체성, 국방예산 재원, 한·미 동맹과 주변국 관계 등 한국 특유의 환경 속에서 고민하고 더 정교한 구상을 수립해야 한다. 주변국 해군력 증강에 대응하며 한반도 평화와 번영에 기여할 수 있는지 해군력 건설에 흔들림이 없는지 끊임없이 되물어 보아야 한다. 예산이 제한되고 국가정책의 우선순위에서 밀린다 하여 목표보다 현상 유지에 치우치는 것을 경계해야 한다. 해상자위대보다 수많은 고민과 연구가 필요하고, 정책결정자들과 국민의 공감대 형성, 예비역을 포함한 해군 전 간부의 의지 등 노력이 함께 있어야 한다.

다양한 한·일 관계 분야에서 한국이 일본을 우월 하는 쾌거를 거두고 있다. 해군력도 마찬가지다. 군내 우수한 인재, 국민의 지지, 선진국 수준의 과학 기술력과 최고 수준의 경쟁력을 갖춘 국내 조선사 등은 그 가능성을 높게 할 수 있다. 미래 30년을 내다보고 경제력과 국가위상에 맞는 전력건설 논리를 창출하고 보완하는 시스템과 지혜를 모아 핵심전력의 확보와 운용으로 북한 위협 대비와 주변국 간 해상분쟁을 억제할 수 있는 강한 해군력을 구축할 수 있다.

일본의 예비역 제독이 전역 후 몇 년이 지나, 지난 30여 년간 해상자위대의 전력건설의 방향이 옳았다고 자평(自評)한 기고문⁵⁵⁾에 잠시 생각에 잠긴 적이 있다. 이를 굳이 결론에서 소개한 이유는 앞으로 30년 후, 40년 후 한국해군에서 나올 것을 기원하며 또한 확신하기 때문임을 강조하면서 결론의 마무리로 하고자 한다.

55) 2017년, 前 자위대사령관 코다 요지 제독은 ‘해상자위대는 미해군이 가장 신뢰할 수 있는 존재이다. 또한, 자위함대는 미7함대에 불가결한 존재이며, 상호운용성의 관점에서 현재의 영국해군 등을 뛰어넘는 해군이다.’이라는 미 해군장성들의 평가를 듣고 있으며, 전역 후 8년이 지난 지금도 해상자위대 창설 후 60년 넘게 변함없이 계획되어 온 해상자위대 방위력 건설방향이 옳았다는 것에 안도와 감개를 느꼈다고 하였다. 香田洋二, “海自護衛艦部隊の現況と将来,” 『世界の艦船』(2017년 1월)

참 고 문 헌

1. 저서

- 국방군사문제연구소, 『일본 자위대』 (서울 : 국방부, 1995).
- 국방정보본부, 『2011년 일본방위백서』 (서울 : 국방정보본부, 2011).
- 류재학·배준형, 『일본 해상자위대, 과거의 영광 재현을 꿈꾸는가-키워드로 이해하는 세계 최정상 해군력, 해상자위대의 실제』, (서울 : 플래닛미디어, 2016).
- 신경식, 『일본의 군사력 증강정책 연구』 (서울 : 한국국학술정보, 2007).
- 임한규, 『미래 지향적인 한-일 해군협력』 (서울 : 내일을 여는 지식, 2011).
- 『해군비전(NAVY VISION) 2045』, 해군전력분석시험평가단(2018.10.).
- 해군본부, 『일본-영국해군사 연구』(대전 : 해군본부, 1997).
- 赤城政一, 『日本の防衛産業』(東京 : 三一書, 1981).
- 佐道明広, 『戦後日本の防衛と政治』(東京 : 吉川弘文館, 2003).
- 海上自衛隊50年史編さん委員会, 『海上自衛隊50年史』(東京 : 防衛庁海上幕僚監部, 2003).
- 『防衛ハンドブック2020』, (東京 : 朝雲新聞社, 2020).
- 『防衛シミュレーション・自衛隊vs統一朝鮮』(東京 : 宝島社, 2020).
- 防衛省防衛研究所編, 『佐久間-オラルル-ヒストリー上巻』(東京 : 防衛研究所, 2007).
- 『東アジア戦略概観2020』, (東京 : 防衛研究所, 2020)

2. 논문

- 공방표, “미래 안보환경 변화와 해군의 ‘2+2 함대’ 구상,” 『해양전략』 제186호(2000. 6.).
- 권태환, “일본의 군사전력과 우리의 대응,” 『새로운 안보환경과 한국의 생존전략』 한국군사학회 특별논문집(2020).
- 김종기, “일본 해상자위대의 전력증강과 한국안보,” 『해양전략』 제5호(1981. 8.).
- 방금철, 『한·중·일 3국 해군경비경쟁에 관한 실태와 영향 연구』, 한남대학교 석사 학위 논문(2006).
- 안재현, 『일본의 해군력 강화 요인에 관한 연구』, 국방대 안전보장대학원 석사학위 논문(2017).
- 오순근, “전환기 전략사고와 해군력,” 『해군전평단전투발전연구』 통권 제25호(2018).
- 이동영, 『일본의 군사력 증강과 한국안보에 관한 연구』, 경희대 행정대학원 석사학위 논문(2002).
- 정호섭, 『일본 해상자위대의 발전전망』해군대학 특별과정 3기 졸업논문(1996).
- 한준희·이정근, “일본의 방위정책 및 해상자위대 전력변화와 한국 해군의 발전방향,” 『해양전략』 제164호(2014. 12).
- Yoji Koda, “A New Carrier Race? Strategy, Force Planning, and JS Hyuga,” War College Review, Vol.64. No.3. Summer(2011).

相澤輝昭, “ポスト四次防における海上自衛隊の防衛力整備構想に関する研究：海上防衛力近代化と8艦8機体制,” 『戦史研究年報』(2015. 3).

齋藤聡, “新大綱と今後の海上自衛隊,” 『海幹校戦略研究』(2019. 7).

香田洋二, “海自護衛艦部隊の現況と将来,” 『世界の艦船』(2017년 1월).

野村実, “対米開戦と海軍の対米七割思想,” 『軍事史学』, 제9권 2호(1973. 9월).

香田洋二, “新鋭DD「あさひ」の運用構想,” 『世界の艦船』(2018년 9월).

長田博, “8艦8機の4個群体制ついに完成,” 『世界の艦船』(1995년 6월).

〈Abstract〉

A Study on Developing Korean Naval Forces by Examining How Japan built their Maritime Self-Defense Force: Focusing on the ‘eight (艦)-eight (機) fleet system’

Ryu, Jae-hak
(Joint Chiefs of Staff)

This study started from questioning our general view that the Japan Maritime Self-Defense Force (JMSDF) is a natural result of Japan being a prosperous and island country. Japan’s naval power collapsed after World War II. The initial power of the JMSDF, founded in 1954, was very small and not different from the Republic of Korea Navy (ROKN), mostly consisting of ships given by or borrowed from the US. Although growing into the world’s second-largest economy and the geographical characteristics of an island nation acted as an opportunity to increase naval forces, there were also difficulties in the early stage, such as a temporary severance with the Japanese Navy, strategic thinking centered on land forces, and an economic crisis caused by the oil crisis. As a result, the JMSDF has become a world-class naval power and is developing into a four helicopter carrier operating system, which may change the basic concept of exclusive defense.

There are various factors behind the growth of Japan’s naval power, but this study explores how to develop Korean naval forces by analyzing how Japan developed their escort fleet, the core of the JMSDF, focusing on the eight (艦)-eight (機) fleet system, which was the basic logic behind building the JMSDF.

Key Words: Japan Maritime Self-Defense Force, escort fleet, eight-eight fleet system