

韓國戰爭時의 日本의 價値

- 掃海部隊派遣을 중심으로 -

일본 방위대학교

법학박사 히라마 요이치 (平間 洋一)

(前 海將補)

서론

前 한국육군참모총장 백선엽대장은 방위대학교에서 행한 강연을 통해 “한국 전쟁에서 부산을 교두보로 삼지 않으면 안되게 되었을 때, 당시 후방으로는 바다가 열려 있어 보급이 충분했는데 이 때 보급기지가 된 곳이 바로 일본이었다. 또한, 당시 미국점령하에 있었기 때문에 문제가 된 것은 없었지만 원산이나 인천지역에서의 掃海역할을 한 나라 역시 일본이었다. 이런 시각에서 보면 일본은 사실상 한국전쟁에 참전했다고 해도 과언이 아닐지도 모른다.” 라고 역설하였다.⁽¹⁾ 실제로, 일본은 한국에 掃海艇이나 巡視船등 합계 51척, 試航船 (掃海가 완료된 해면을 운항하면서 소해양된 기뢰의 有無를 감지해 확인하는 배) 2척을 보냈었다. 新 미-일방위협력지침(신가이드라인)에도 “기뢰의 제거, 기뢰에 관한 정보교환”이 규정되어 있으므로, 본론에서는 주로 잘 알려지지 않은 한국 동란시 파견된 특별소해부대를 둘러싼 문제, 활동 그리고 평가를 중심으로 해서, 유사시 한반도에 신 가이드라인을 운용할 경우 참고될 사항을 제시함과 함께, 나아가서는 한-일 양국의 방위협력상의 문제점 등을 살펴보기로 한다.

1. 특별소해대의 출동

1950년 6월25일에 북한군이 38도선을 넘어서면서 한국동란은 시작되었지만, 重火器나 電車면에서 열세인 한국군과 미·영등으로 구성된 UN군은 후퇴에 후퇴를 거듭해야 했다. 부산이 교두보로 물리개 되자 UN군의 운명은 마치 바람 앞의 등불처럼 위태롭게 되어 세계는 “당케르크의 아시아판” (프랑스 북부의 도버해협 부근에 위치한 항구도시로서 제 2차 세계대전 당시 영국 군이 이것에서 必死의 撤退를 하였다.)이 될 것이라고 예상했다. 이 위기를 구한 것이 바로 일본에서 급속히 전개된 在日미육군과 오키나와, 필리핀이나 괌 등 극동각지에서 일본본토에

집결된 미공군이였다. (별지 제1참조) 또 방어위주 작전에서 공격위주 작전으로 전환함으로써 절망적이었던 군사상황을 단숨에 역전시켰던 것은 9월 15일의 인천기습상륙이였다. 인천에 상륙한 유엔군은 1주일만에 서울을 수복하고, 이 여세를 몰아 당시 UN군 총사령관 맥아더 원수는, 동해안의 원산상륙작전을 계획하고, 10월 15일을 상륙일로 잡았다. 그러나, 해군력에 있어서 열악한 북한군은 구소련의 원조로 한국각지의 항만에 약 3000개의 기뢰를 매설하였다. 이 기뢰가 한반도 서해안에서 발견되자(9월 7일), 태평양 함대사령관은 기뢰 경보를 발표했다.(11일).

陸上에 함포지원을 하기 위해서, 조선각지에 진격한 유엔군에의 보급 항을 확보하기 위해서, 또한 북한군을 동서로 분할시키는 것이 목적인 원산상륙작전을 감행하기 위해서도, 다수의 소해함정이 필요하였다. 그러나, 한국해군의 掃海艇은 소해를 위한 장비가 없었고, 더구나 창설 직후이기 때문에 훈련 수준도 낮고, 미해군은 “간부는 우수하고 의욕적이기는 하나 기뢰를 발견했을 경우 그 위치를 아리기 위해 buoy를 설치하는 작업도 자신을 갖고 수행할 정도의 훈련이 되어 있지 않았다.” (2) 더구나 미해군은 대부분의 소해정을 본국으로 철수시켜 극동에 소재하고 있는 소해정은 4척의 철강재 소해정과 (이중 3척은 보관선 상태) 6척의 목조로 된 보조 소해정밖에 없는데다가, 기뢰전을 경험했던 소해 特技를 가지고 있는 장교나 병사도 모두 귀국시킨 상태라 각 함정은 정원이 턱없이 부족한 상태에 있었다. (3)

한편 일본은 ‘소해작업에 숙련된 우수한 대원’으로 구성된 소해정과 소해母艇 등 84척을 가지고 있었다. “이들 소해정은 소형이고 엔진 마력이 작고 消磁장치가 없지만 과거 5년간동안 소해작업에 종사해 왔다.” (4) 라고 미해군으로부터 높이 평가받은 소해부대였다. 10월 2일에는 해상보안청장관인 오오쿠보 다케오(大久保武雄)씨는 미해군 극동사령부 참모부장인 Arleigh A. Burke소장으로부터 “소해정을 남기지말고 대마해협지역에 집합시켜 원산항의 기뢰소해를 원조해 주고 인천에 부설된 기뢰 제거를 지원해 주시오”라는 요청을 받았다. (5) 오오쿠보 장관은 “일의 성격이 중대해서 혼자서 결정할 수 있는 문제가 아니다”라고 생각해서 즉시 그 당시 총리 대신인 요시다(吉田茂)을 방문해서 그동안의 경과를 보고해 올렸다.(6) 어려운 선택에 부딪힌 요시다 총리는 “유엔군에 협력하는 것은 일본 정부의 방침이다.” (7) 라고 하면서 소해정 파견에 응했다. 이렇게되어 점령군의 명령으로서 미해군사령관은 일본 운수대신에게 “일본 정부는 20척의 소해정과 시항선 1척, 巡視船 4척을 모지(門司)

에 집결시킨뒤 지시를 기다려라. 그리고 현재 요코수카 및 사세보항에서 日施掃海 (매일의 확인 소해)를 실시하고 있는 6척은 위의 20척에는 포함시키지 말라”라는 지시를 내렸다. (8) 해상 보안청은 즉시 ”미측의 지령에 따라 한국해협의 소해를 실시할수 있도록 아래 지시된 함정은 즉시 모지 (門司)에 집결하라“(9) 라고 명령을 내린후 항로개발부장인 다무라 (田村 久三) (후에 해상자위대 해장이 됨)를 총 지휘관으로 임명했다.

2. 한반도에 있어서의 소해작업의 실상

1) 제2 掃海隊의 戰線 離脫

제2 소해대 지휘관으로 임명된 제 5관구항로 개발부장인 能勢省吾 (후에 해상자위대의 해장보가 됨)는 소해작업의 수준이 浮流기뢰의 소해 程度일 것이라는 생각으로 아무 주저함도없이 “명령에 따라” 시모노세끼(下關)로 향했다. 그러나 시모노세끼에 도착하니 “일본 소해부대는 제 95 및 66 임무부대가 담당하되 이들은 모두 미 제 7함대 사령관의 지휘를 받도록 한다. 그리고 한국해에서 이 소해 임무를 담당하는 함선의 이름과 번호는 전부 지워버리고 일본 국기 대신에 국제신호기인 E (Echo)기를 게양하라“는 등의 지시가 내려졌고 다시 한번 10개항목에 해당하는 한국해에 부설된 기뢰에 관한 정보 및 12개항목의 안전수칙에 대한 브리핑을 받았다. 이러한 내용을 들은 각 선장들은 이번의 소해가 한국해협에 떠있는 유류기뢰를 처분하는 단순한 작업이 아니고, 한국전쟁에 참여하게되는 것이 아닌가하는 의문, 불신 그리고 불안으로 마음이 착잡해졌고 동시에 ”한국의 현지 미해군지휘관의 지휘하에 들어가는 것은 한국전쟁에 참여하는 것과 같은 것이 아닌가? 그리고 그것은 헌법에 위배되는 것이 아닌가? “하는 등의 질문을 다무라(田村)부장에게 집중적으로 퍼부었다. 그러나, 다무라부장으로부터는 어떤 的確한 답변도 들을수가 없었다고 한다.(10)

당시 세상은 모두 전쟁을 싫어하고 일본이 전쟁을 했기 때문에 패전의 쓰디쓴 맛을 보고 있다는 생각이 만연해 있던때 였다. ‘전쟁에 참여하도록 명령을 받은자’의 말에 의하면 “평화 헌법이 성립되고 세상은 평화 무드로 만연해 있는때에, 더구나 군인도 아닌 단순한 운수성 사무관이 갑자기 ‘출동명령’을 받아 전쟁에 참여에 목숨을 걸도록 되었다.” 한국전쟁에의 출동소식을 전해 들은 가족들은 암벽에 갖다 붙여 정박시켜 놓은 배에서 남편을 찾아 내어 전쟁이 끝나자 말자 다시 외국의 전쟁에서 치르기 위해 다시 떠난다는 것은 말도

안된다며 눈물로 호소했다. 그러나 대원들의 기분은 “일본은 새로 만든 헌법에 의해 전쟁을 포기했기 때문에 지금 새롭게 다른 나라의 전쟁을 위해 위험한 곳에서 생명을 다시 걸 리가 없다. 더구나 우리들은 군인이 아니고 일본 제국이라는 사명감때문에 국내의 소해 작업에 최선을 다해온 따름이다. 외국에서 소해작업을 하기 위해 전쟁에 참여한다는 것은 도저히 납득하기 어려운 일이다. 그러나 점령군의 명령에 따르는 것이 일본정부의 입장인 만큼 우리도 그에 따를 수밖에 없다” 라고 하는 것이 전쟁에 출동이전에 회의를 끝낼 때의 심경이었다고 한다.(11)

제 2 소해대 (소해정 4척, 순시함 3척)은 10월 8일 오전 4시 다무라 총지휘관이 승선한 “유우치도리(ゆいちどり)號를 선두로 출발하여 10일 아침 일찍 원산항에 도착했다. 소해작업은 다음날인 11일 영흥만에서부터 시작되어 12일에는 원산항입구까지 약 15해리, 폭 2000미터의 수로를 미국의 소해정과 함께 소해를 시작했다. 그러나 항구내에 진입할 틈도 없이 미국소해정 “pirate”호와 “pledge”호는 계속해서 기뢰에 부딪혀 눈앞에서 침몰하여 12명의 사상자와 92명의 부상자를 내고 말았다. 이 사고 때문에 소해작업이 일시 중지되기는 하였지만 인천 상륙작전의 날짜에 쫓겨 14일에는 灣이외 지역의 소해로부터 시작하여 17일부터는 다시 灣내의 소해가 시작하였다. 그러나 소해도구를 다시 싣고 灣내로 진입했던 소해정 14호가 다시 기뢰에 부딪히는 순간 바로 침몰하여 1명이 목숨을 잃고 2명이 重傷, 그리고 5명이 中傷을 입고 11명의 輕傷을 입었다. (12) 소해를 중지하고 “유우치도리”호에 모인 각 艦長들은 “약속과는 전혀 다르다. 속았다.” “전쟁에 더 이상 휘말려 들기 싫다. 소해작업을 멈추고 일본으로 돌아가는 수밖에 없다.”라면서 소해 중지를 주장했다. 토의의 결과, 다무라(田村) 총지휘관과 能勢 지휘관은 미군으로부터 기동함과 교동함을 빌려 小型艇에 의해 먼저 얕은바다의 소해를 실시한 다음에 본격적인 소해를 실시하는 식으로 일본식 소해를 실시할 것을 먼저 각 함장에게 설득시키고, 다음날에는 같은 계획에 대해 제 3소해대의 지휘관인 Richard T. Spofford 대령의 승인을 얻었다. 그러나 이런 계획이 채 실시되기도 전에 먼저 파견되어 있던 부대지휘관 Allen E. Smith소장으로부터 “지금부터 작은 소해정으로 소해 준비작업을 할 시간적 여유가 없다. 당초 예정했던대로 대규모의 對艦式 소해작업을 실시 하시오”라는 지시가 내려져 일본측 요구가 묵살되어 버렸다. 일본측이 再考해 줄 것을 요구하자 이에 대한 Smith 소장의 답변은 “내일 아침 0700시에 출항해서 소해작업을 즉시 실시하십시오. 그렇지 않으면 일본으로 돌아가시오. 15분내로 출발하지 않으면 포격하겠소

(Fire).” 라는 강경한 자세를 보였다. ‘해고(Fire)’할 것이라는 것을 ‘포격(Fire)’을 맞을 것이라고 잘못 알아 들은 제 2소해대는 기관고장으로 수리중인 소해정 제 17호를 끌고서 일본을 향해 원산을 떠났다. 일본 정부는 돌아온 제 2소해대를 대신해서 즉시 제 3 특별소해대 (소해정 5척, 巡視艇 3척)과 계속해서 제 1소해대(소해정 6척 순시정 1척)을 파견했다. 한편, 원산항으로부터 귀국한 能勢 사령관이하 掃海艇長 3명은 미해군의 강경한 압력에 의해 결국 해상보안청을 퇴직하게 되었다.(13)

제 1소해대 (소해정 4척, 巡視艇 1척)는 10월 4일에 시모노세키 집결하여 10월 7일에는 인천을 향해 출항했다. 이러한 상황에서 소해정은 船體機關을 정비할 여유도 없고, 행정적인 사무 조정을 할 시간도 없이 현지로 향해 출발했다. 제 1 소해 대와 그후에 파견된 소해 대는 유엔군이 점령한 지역에서 소해작업을 하던 도중 1척이 좌초하여 침몰하는 사고를 당하게 되었지만 그것은 그리 큰 문제가 되지 않았다. 그러나 평화로운 생활로부터 一瞬間에 戰場으로 끌려나온 소해부대가 戰時를 위해 急造한 빈약한 목조 선에서 船體기관은 전후의 일본 주변국에 연속해서 소해작업을 한 결과 노후화된 장비로 소해작업을 해 내기란 그 어려움이 극에 달했다. 더구나 소해 현장은 겨울철의 삭풍이 거칠게 불어오는 악천후 속이었으며 혹한 속에서 소해부대는 보급을 제대로 받을 수가 없어서 심지어는 물도 없이 사이다로서 밥을 짓는 필설로 다하기 어려움을 겪었다. 설상가상으로 밤이 되어 머무르는 섬 어귀에는 노인들로 가득한 작은 배가 먹을 것을 바라 우리들 배옆에 정박했으며 아기에게는 먹일 미음도 없었다. 램프도 성냥도 없었다. 정말 궁핍과 추위 외에는 아무것도 없었다. 12월의 가루눈이 내리는데 늙은 해녀가 거친 바다 속을 잠수해 들어가 채집해온 조개나 해초로 겨우 가족이 기아상태를 면하는 것을 본 소해부대 대원들은 차마 그 궁상스러움을 더 이상 눈뜨고 볼 수가 없어서 가지고 있던 등유, 쌀, 농축우유, 그리고 성냥까지도 주었다. “낮에는 전쟁, 밤에는 난민구제, 이러한 일을 출항 전에는 상상이나 했으랴”라고 참가했던 대원은 그 때를 회고했다. (14)

뿐만 아니라, 제 1 소해부대 지휘관인 山上龜三雄 (후에 해상 자위대의 해장보가 됨)은 “기뢰 부설기술은 종전이래 5년간 장족의 발전을 해 왔음에 반해, 소해 작업은 구태의연한 기술과 낙후된 소해장비로, 그것도 겨울 엄동의 악천후 속에 戰場에 가까운 북한에서 기뢰소해를 한다는 것이 그 임무를 충실히 이행해 낼 수가 없는 것이 불 보듯 뻔한 일이었다.” “아측의 능력을 필

요이상으로 높이 평가하는 일은 자승자박으로, 계획단계에서 우리 능력의 한계를 솔직히 인식하고 정직하게 있는 그대로를 미극동군에게 알려 선처를 구하는 것이 바람직하다..” “우리들 능력 이상의 일을 하는 것은 아주 위험하다” 등의 여러 가지 소견들이 나왔다. 그러나, 이러한 제안들이 받아들여 지지는 않았다. (15)

3. 소해대 파견의 성과

특별 소해부대는 소해대의 試航船으로 나뉘어져서(별지 제 2에서 보여준 것처럼) 1950년 10월 중순부터 12월 초순까지의 2개월에 걸쳐 원산, 군산, 인천, 해주, 진남포 등에서 소해 작업에 종사하고, 試航船 泰昭丸호는 11월 18일부터 30일까지, 桑榮丸호는 1951년 4월 6일부터 1952년 6월 30일까지 인천, 목포, 여수, 마산, 부산, 진해 등의 항만과 항로에서 試航掃海작업을 했다. 파견된 소해대 합계 9隊로 소해정은 합계 43척, 巡視艇 7척과 2척의 시항선으로 수로 327km와 607평방 km² 에 해당되는 해역을 소해해서 27개의 기뢰를 처분했다. 이러한 작업의 와중에 소해정 1척이 폭발하여 침몰하고, 1척이 좌초하여 부서지고 1명이 사망하고 18명이 부상을 (中傷이상)을 입었다.(16) 이 부대와는 별도로 일본 정부가 미해군기지가 있는 사세보와 요코수카항의 항로의 안전확보를 위한 日施 소해 작업을 위해 소해정을 매일 43척 투입했으며, 이러한 작업은 1950년 7월 16일부터 1953년 9월 16일까지 약 3년간에 걸쳐 지속되었다. (17) 더구나 한국전쟁이 발발하자 日本海에 奉이 잘려 수역에 떠다니는 浮流기뢰가 급증했기 때문에 해상보안청은 1951년 4월에는 浮流기뢰 수색대를 편성해서 舞鶴항을 기지로 삼아 (아래 도표에서 보는바와 같이) 189개의 浮流기뢰를 처분했다.(18)

浮流기뢰의 처분 상황

종별/년도		1950년	1951년	1952년	합계
발견수		140	267	112	519
처분	표류	44	28	22	94
	漂着	35	51	9	95
漂着自爆		4	17	9	40

한국연안 해역에 부설된 3000개의 기뢰중 연합군이 312개를 처분한데 반해 일본부대는 33개밖에 처분하지 못했다는 숫자만을 볼 때는 특별소해부대의 공헌이 미미하다고 할 수밖에 없을지도 모른다. 그러나 전쟁 발발 당시, 미

해군이 극동에 가지고 있던 소해정은 이동 가능한 소해정이 1척이고 보조 소해정(소해도구가 없는)이 6척밖에 없었기 때문에 급히 필리핀과 구암 그리고 미 서해안으로부터 回航시켰으나 11월 30일까지 투입된 전체 소해정은 겨우 19척에 불과했다. 한편 일본은 32척을 소해 작업에 투입했다.(19) 태평양함대 사령부가 작성했던 “한국전쟁에 대한 태평양 함대의 중간 평가보고(제 1報)”에 “연합군최고 사령관의 승인을 얻어 참가했던 일본 소해정은 작전 성공에 크기 기여했다” “9월 이후의 소해정의 再就役과 일본 소해정의 이용 덕택으로 이런 불리한 상황에서도 북한의 機雷原을 찾아내는 것이 가능해서 11월에는 상당한 수준에 이르기까지 기뢰전 능력을 개선시켜 놓았다.”(20) 라고 기술되어 있는 것을 보더라도 전쟁초기의 연합국의 극단적인 어려움을 구하는 데에 일본 소해부대는 혁혁한 공헌을 한 것은 사실이다. 이것은 미해군 극동·사령관 C. I. Joy 중장이 한반도 水域소해에 대해 “귀하부대의 우수한 소해 작업과 더불어 신속하게 집결하고, 진출 준비를 완료하여 즉응태세를 취하여 협력한 것에 대해 크게 기쁘게 생각하고 있다. 잔혹한 풍랑에 의한 악천후의 장애를 비롯하여, 유엔군과의 협력에 있어서, 상호 언어 차이에서 시작하여, 보급, 수리 등에 걸쳐 여러 가지의 어려움이 산재해 있었음에도 불구하고 각 지위에 있는 관계자들의 극기, 인내, 노력을 다해 준 것은 물론, 특히 다무라(田村) 항로개발 부장의 뛰어난 지도력이 이런 어려움을 모두 극복하게 한 원동력이 된 것이다. 나는 이를 아주 기쁘게 생각하기 때문에 오오쿠보(大久保)장관에게 산하 각계의 관계자에게 상장 전달을 의뢰하고 싶다. 정말 잘해내셨소. 대단히 훌륭하십니다.(21)” 라면서 상을 수여한 것으로부터도 알 수 있다. 더구나 이 상장이 단순한 외교 辭令이 아니라는 것은 태평양함대 사령부가 작성했던 다음과 같은 “한국전쟁에 관한 중간 평가보고”에서도 증명되었다.

“일본 소해정은 우리들이 그들을 신뢰할 수밖에 없도록 작업을 했다. 전반적으로는 언어상의 문제가 계속되었지만, 일본의 소해정은 기후 및 후방 지원상의 악조건에도 불구하고 係維(wired mine) 및 磁器기뢰를 소해했다. 인원의 업적은 훌륭했고 소해정의 馬力이 작다는 것을 고려해 본다면 작업은 만족할만한 수준이다.”(22) “일본의 3式 掃海具는 50마토의 유효 폭과 10마토를 중복해서 사용하고 있다. 훈련이 잘된 인원의 경우는 훌륭한 성과를 거두었다. 소해 구는 조작이 잘되어 기능이 좋았다. 레이더 장비가 없기 때문에 정확한 항법은 곤란했지만 일본제 3式 掃海具는 有效幅이 작다는 결점을 제외하고는 성능 면에서는 미제 B-8 와이야(ワイヤ) 소해구에

필적한다. (23)

(미해군의 평가는 “우수” “우량” “양호” “가” “不可” 등의 용어로 되어 있었다.)

결론

한국전쟁에 있어서의 일본 소해부대의 활동은 위에서 언급한 것처럼, 戰場에 걸쳐서 상륙작전지원 소해부대 전투 종료후의 보급용 항로를 확보하기 위한 소해에 걸쳐 일본국내의 미해군기지에서 매일 이루어지는 확인 소해나 浮流기뢰의 처분 등에 이르기까지이다. 그러나 더욱 중요한 것은 (별지 제 2호에서 보여준 것처럼) 한반도에 있는 비행장을 잃어버린 미공군이 일본기지에 항공기를 전개해서 일본을 작전기지로서 사용하면서 南下中의 북조선 군을 공격했다는 사실이다. 또한 한국전쟁 당시 미군이 일본으로부터 조달한 물자의 년차별 계약고 및 서비스별 계약고를 보면(24) 한국전쟁시의 일본의 후방 지원기지로서의 가치가 이해가 되리라 본다.

주요물자의 년차별 계약고

순위	1950년	1951년	1952년	1953년	1954년
1	트럭	자동차부품	병기	병기	병기
2	綿布	석탄	석탄	석탄	석탄
3	마포	면포	麻袋	식료품	식료품
4	건축재료	드림통	有刺鐵線	가구	가구
5	마대	마대	시멘트	건전지	시멘트

물자 및 서비스의 계약고 (단위 1000달러)

순위	물자		서비스	
1	병기	148,489	건물의 건설	107,641
2	석탄	104,384	자동차수리	83,036
3	마대	33,700	하역.창고	75,923
4	자동차 부품	31,105	전신.전화	71,210
5	면포	29,567	기계 수리	48,217

전투해역의 소해작업에서 2척이 침몰해서 사상자가 발생했으나, 소해부대를 떠난자는 거의 없었다. 그 이유는 점령군의 명령이라면 다른 방법이 없다고 하는 당시의 시대 환경에도 크게 좌우되었지만, 참가했던 대원들은 유엔군의 소해 작업에 협력하는 일을 하는 새로운 해군을 창설하자고 설득을 하는 한편(25), 戰局이 한반도에 유리하게 전개되어 가고 있었던 상황, 유엔군이

공중을 정복하고 바다를 제압하는 권한을 장악하고 있다고 안심하는 마음, 더욱이 舊 해군이래 침식을 함께 해왔다는 동료 의식, ‘해군이라고 하는 배경 (backbone)’등의 작용이었다고 술회했다.⁽²⁶⁾

그러나, 무엇보다도 중요한 것은 소해부대를 파견했던 요시다(吉田) 총리의 리더십이었다. 제 2소해부대가 원산으로부터 소해작업을 거부해서 귀국했을 때, 요시다 총리는 “유엔군에게 전면적으로 협력해 주고 그것을 바탕으로 강화회의를 우리 나라에게 유리하고 유도해 나갈 수밖에 없다. 겨울철 거친 바다의 한국 水域에서 더구나 노후한 작은 배에 의존해 소해작업을 하는 것에는 대단한 어려움이 있다고 생각하지만, 전력을 다해 소해작업을 실시하고, 미해군의 요망사항에 응해 주고 싶다. 정부로서 처우에 대해서는 응당한 수준의 대우를 해 주도록 노력할 테니 걱정을 하지 말아 주셨으면 합니다. ⁽²⁷⁾”라는 내용을 발표했다. 요시다 총리의 리더십이 한국 유사시 소해 작전을 가능하게 한 것이다.

한국전쟁시 파견된 특별 소해정의 경험으로부터 알 수 있듯이 소해작업에는 短期간에 걸친, 多數의 소해 정을 戰場에 투입한 것에서부터 비롯하여, 항만과 항로의 안전 확보를 위한 확인 소해, 부류기뢰의 발견 및 처분 등을 위해 장기간 동안 여러 척의 소해 정을 파견하는 등의 여러 형태가 있다는 것도 이해하게 된 것 같다. 한국전쟁 당시와 비교해 현재 한국이 크게 다른 점은 한국도 14척의 소해 병력을 보유하고 있다는 점이다. 그러나, 그 병력 중 8척은 1950년대에 건조된 미국제 舊式 소해 정이고, 新型소해정 (mine-hunter)은 6척에 불과하다. 미해군도 극동에서는 3척을 보유하고 있는 정도에 불과하다. 이에 반해 일본 해상자위대는 2척의 소해 母艦과 34척의 신형소해정을 보유하고 있다는 점등을 미루어보아 한-미-일 3국의 소해병력의 보유비율은 한국 전쟁 당시와 크게 달라진 것이 없다. ⁽²⁸⁾ 가장 크게 달라진 것은 당시에는 일본이 점령군 하에 있었다는 점이나, 오늘날 신 방위협력 지침(가이드 라인)에서는 지뢰제거의 가능한 범위가 일본 영해내와 공해에 한정되고 있다는 것이다. 한국 전쟁 때에는 요시다총리의 리더십으로 소해 정이 파견되기도 했었지만 그 당시와 비교해 현재 한-일간에 크게 달라진 것은 (별표 3에서 보다시피) 한-일간의 국민 감정이다. 요미우리신문사의 여론 조사에 의하면 ⁽²⁹⁾ 한국에서 “일본은 신뢰할 수 없다”라고 하는 사람의 수가 전체 응답자의 83%에나 달하고, 일본에서도 “한국은 신뢰할 수 없다”라고 하는 응답자가 49%에 달하며, 또한 한국에서는 “일본은 어

떤 대상인가?”라는 질문에 대해 70%가 “경쟁자”라고 답했으며 19.7%는 “적”으로 본다고 대답했다. 신 방위 협력 지침에 의해 한반도에 사태가 발생할 경우 일본은 더 많은 방위비 지출과 희생을 동반하여 대미 협력에 응하도록 요청 받고 있는 마당에 이와 같은 한-일 상호간의 악감정과 더불어, 반일, 혐일, 대일 비난을 하는 국가를 위해 자국의 국민에게 희생을 강요할 수 있는 정치가가 있을 것인가?

한국이 심각한 사태에 빠져 더 많은 지원을 미국이나 일본에게 요망할 경우, 한국의 대일 감정이 지금과 조금도 다름이 없다면 그 결과 일본보다도 더 한국에게 더 큰 영향이 돌아가지 않을까? 그리고 그 영향이 단순히 한-일 관계에 한정되는 것이 아니고 아시아 전체에 영향을 미칠 수도 있다는 것을 한국국민들은 이해하지 않으면 안된다. 한-일 양국간의 狹義의 “國粹主義”에 아시아의 운명을 걸어 내맡겨서는 안된다. 한-일 양방이 상호간의 나쁜 감정을 부추기는 발언을 삼가는 등 진실한 노력을 쌓아 나가지 않으면, 신 방위협력 지침은 한반도 유사시 제 기능을 발휘할 수가 없다. 신 방위 협력 지침의 결정과 함께 한반도 유사시의 문제를 생각해 볼 때, 한국전쟁 당시에 일본이 어떻게 후방지원을 해 왔으며 기뢰소해전을 실시 해 왔는가에 대해 정확한 역사적 사실을 알 필요가 있다. 또한 기뢰전에는 다수의 소해정이 장기간에 걸쳐서 필요한 경우도 있으며, 나아가 磁氣·음향·수압기뢰등의 기능등이 조합되어 있는 복합 기뢰도 있으며, 사전에 정해놓은 회수만큼 선박이 통과하지 않은 경우에는 작동하지 않는 회수설정 기폭장치를 裝備시킨 기뢰를 소해 하는 작업을 위해서는 숙련될 때까지 단조로운 작업을 되풀이하는 인내가 요구되어진다는 특성 등을 이해할 필요가 있다. 이러한 군사적 지식이 결여된 안전보장론은 砂上樓閣에 지나지 않는다는 것을 한 사람의 병사로서 보고를 올리면서 이 글의 끝을 맺고 싶다.

각주

1. 白善燁 “韓國戰爭을 되돌아보면서- 韓國戰爭勃發 40주년만의 교훈” 防衛大學校 방위학 연구 제 4호, 1990년 11월, p. 7.
2. Korean War U.S. Pacific Fleet Operations - Interim Evaluation Report No.1, Period 25 June to 15 November 1950, Mine Warfare, pp. 1098-99, U.S. National Archives, Washington. D.C.
3. Malcom W. Cagle and Frank A. Manson, The Sea War in Korea (Annapolis: U.S. Naval Institute Press, 1951), pp. 125-126, Arold S. Lott, Most Dangerous Sea: A History of Mine Warfare, and an Account of U.S. Navy Mine Warfare Operations in the World War II and Korea(Annapolis: U.S. Naval Institute Press, 1959), p. 269.
4. Ibid, Interim Evaluation Report No. 1, p. 1093.
5. James E. Auer (妹尾作太郎翻譯) “蘇生하는 일본 해군” 上卷 (時事 通信社, 1972년) pp. 120-121.
6. 讀賣新聞社(요미우리신문사)戰後史班編, 昭和戰後史“제군비”의 軌跡 (요미우리신문사, 1981년) p. 177.
7. 大久保武雄(오쿠보 타케오) 바다가 울부짖는 날들 (海鳴りの日) 해양문제 연구회, 1978년, p. 209.
8. 해상박료 監部防衛部編, 機密 朝鮮動亂特別掃海史, 해상박료감부방위부, 1961년, p. 19.
9. 해상보안청명령 “Tana 제32호(1950년 10월 2일) 能勢省吾資料(1),” 방위대학교藏, p. 20.
10. 田尻正司(타지리 마사시) “파도를 넘어서 (波濤の 越えて(8) 1950년 원산 특별 掃海에 대한 回想 (1)” 파도, 통권 제 37호, 1981년 11월, pp. 97-98.
11. 能勢省吾(노세쇼고)手記, “조선전쟁에 출동한 일본의 특별소해대 (1) (이후부터는 能勢手記라고 표기함),” 1979년, pp. 28-29.

12. “MS 14호 觸電보고” 前掲 기밀 조선동란특별소해사 및 田尻正司, 前掲 回想(2), 波瀾 통권 제 38호, 1982년 1월, p. 88.
13. 前掲 能勢手記, p. 45.
14. 本橋昇治書簡, 1991년 10월 28일.
15. 前掲, 기밀 조선동란특별소해사, pp. 57-58.
16. 前掲, 大久保武雄, p. 259.
17. 별책 제 2 “동경만 및 사세보항밖의 日施掃海”, 前掲 기밀 조선동란특별 소해사.
18. 鈴木 總兵衛 (수주키 소우베이) 문서·해상자위대 해군의 해체부터 해상자위대의 탄생까지, 水交會, 1989년, p. 21.
19. Interim Evaluation Report No. 1, op. cit., p. 1098.
20. Ibid., p. 1078.
21. 前掲, 기밀 조선동란특별소해사, 118, 前掲, 大久保武雄, 261.
22. Interim Evaluation Report No. 1, op. cit., p. 1099.
23. Ibid., p. 1114.
24. 安藤良雄 (안도 요시오)編, 근대일본경제사 요람, 동경대학출판회, 1975년 p. 261.
25. “空白에 대한 도전 해외파견 일본특별소해대 3” 朝日(아사히)신문, 1991년 6월 6일 석간.
26. 相川一守 (아이카와 카주모리), “조선특별소해대의 기억들,” (私家版, 1979년), 石野白壘 “진남포 소해와 그 前後에 대한 회상,” 방위연구소藏, pp. 175-176.
27. 前掲, 大久保武雄, p. 231.

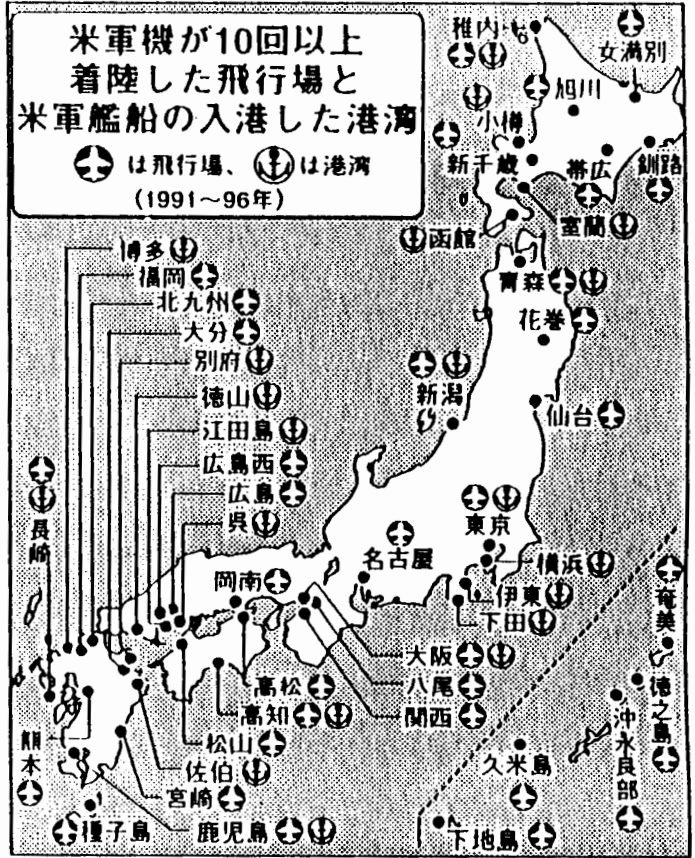
28. 영국국제전략문제연구소 編, Military Balance 1995-1996, 1996.

29. 徳島博史 (도쿠시마 히로시), “세론과 시대--재연되는 상호 불신:일-중-한
공통 조사에서,” This is 讀賣, 1996년 12월, pp. 220-225.

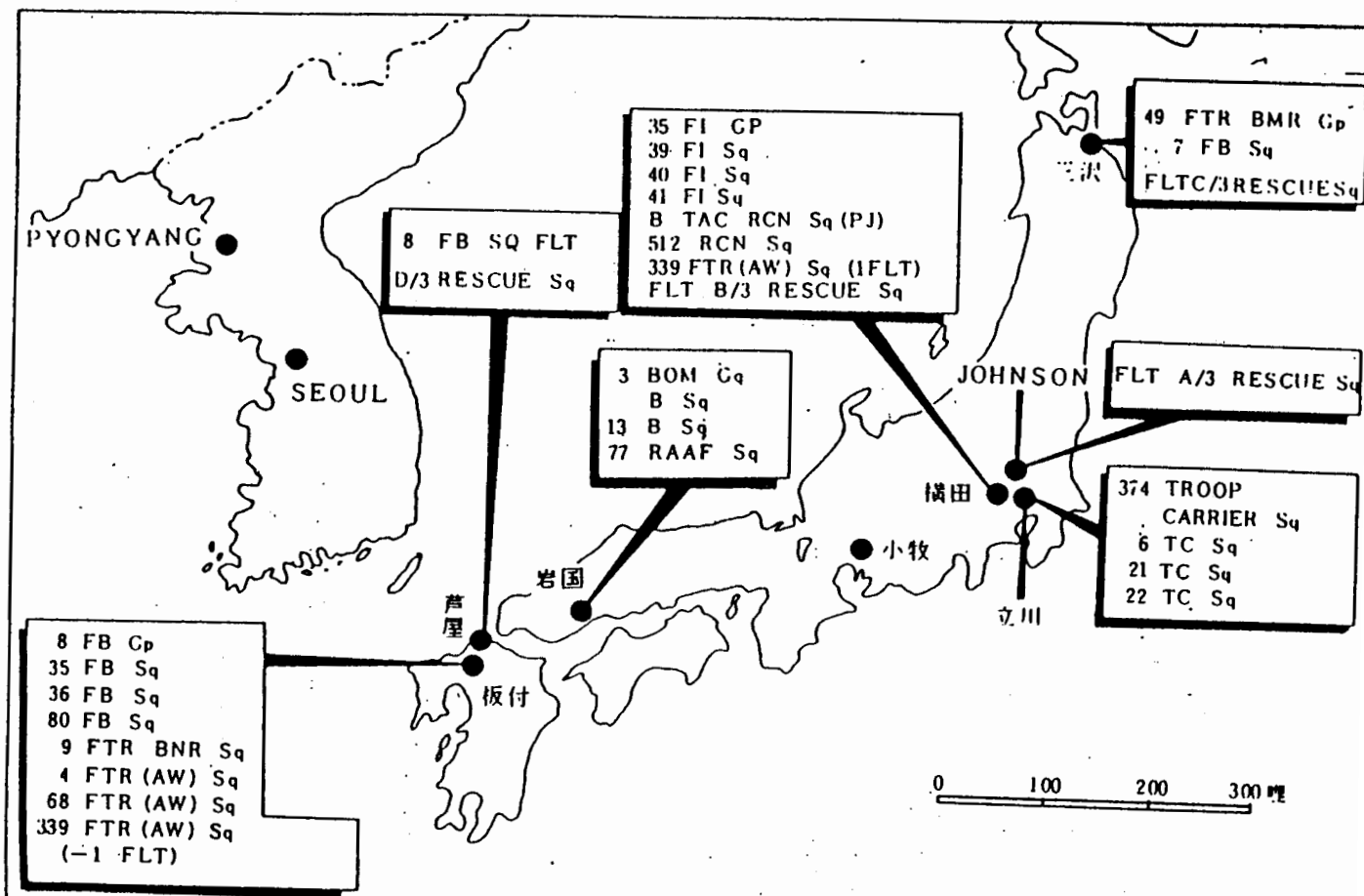
별지 제1

在日米軍基地 (American Military Bases in Japan)

1991-1996년 사이에 미육군이 10회 이상 사용한 민간 공항 및 항만

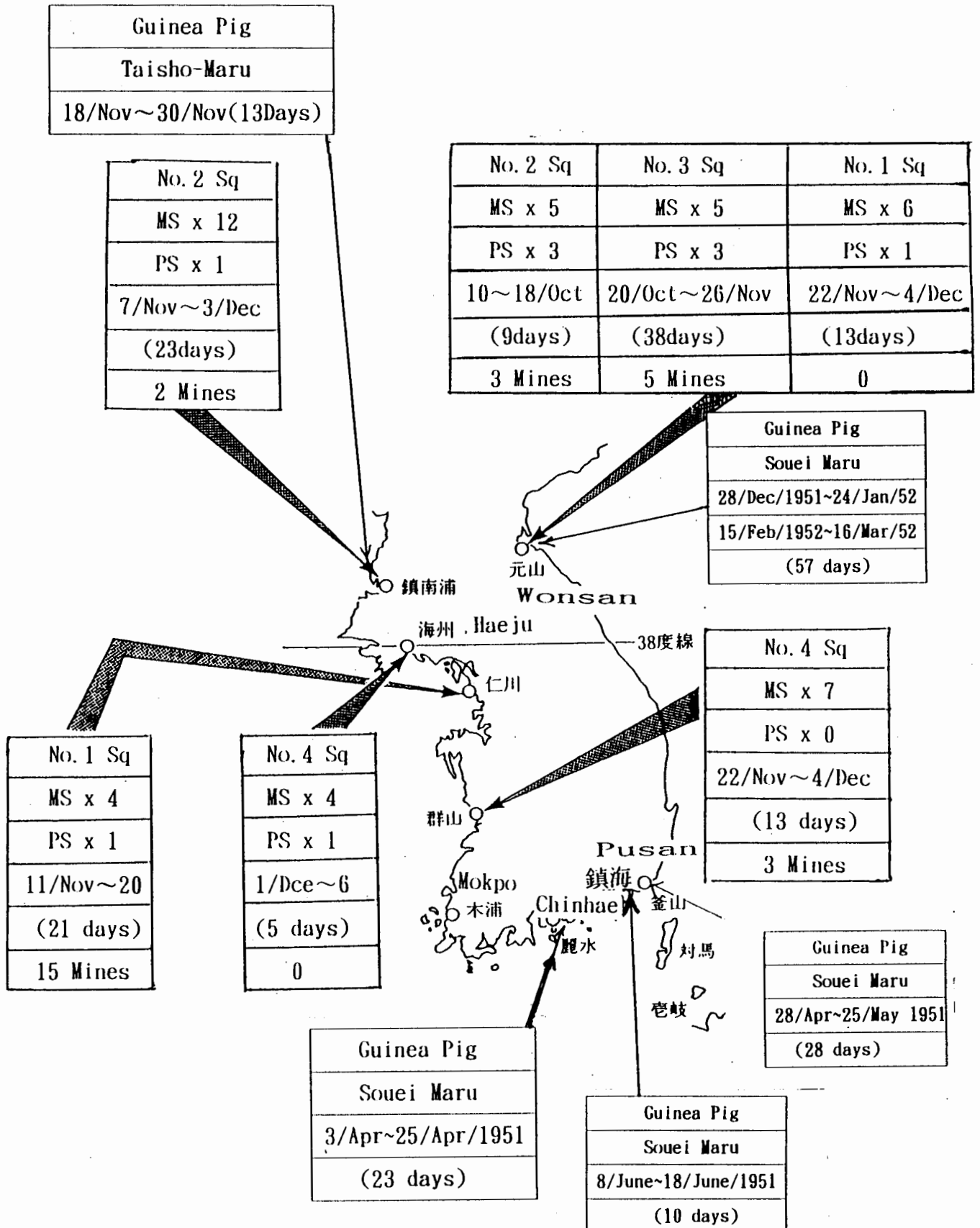


미공군의 전개 (1950. 6. 2)



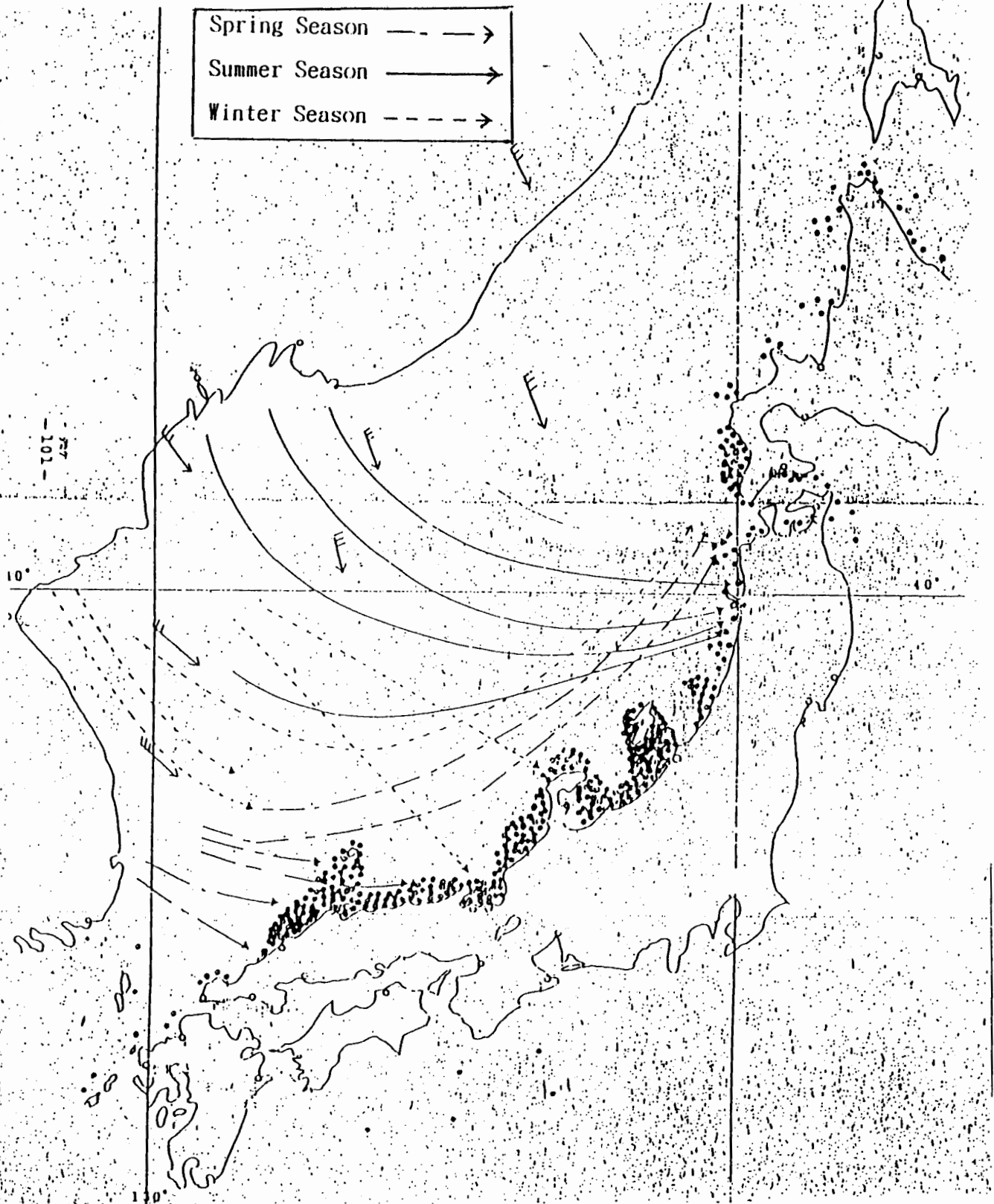
별지 제2

Mine Sweeping and Guinea Pig Operation During the Korean War 한국전쟁시의 소해 부대의 소해실적



일본해 방면 부류기뢰 착륙 상황

Mines Drifting Ashore (From 1950- 1953)



별지 제4

한일 여론의 상황

요미우리 신문사 "1996년 아시아 8개국 조사 (1996년 6월)

1. 당신은 일본이 장래, 군사대국이 될 것을 두려워합니까, 아니면 이미 군사대국입니까?

회답	일본인의 회답	한국인의 회답
될 것이 두렵다	22.3	24.7
그렇다고 생각하지 않는다	68.4	32.6
벌써 군사 대국이다	6.2	34.5
기타	3.1	8.2

2. 당신은 한국(일본)을 신뢰할 수 있다고 생각합니까? 신뢰할 수 없다고 생각합니까?

회답의 내용	일본인의 회답	한국인의 회답
크게 신뢰할 수 있다	4.4	0.5
다소 신뢰할 수 있다	37.2	16.0
그다지 신뢰할 수 없다	41.5	51.4
전적으로 신뢰 할 수 없다	7.4	31.2
기타	9.7	0.9

3. 당신은 일본에 대해 한국 (중국)은 예를 들면 다음중 어느 것에 가장 가깝다고 생각하는가?

한국 · 중국으로부터 본 일본

	경쟁자	적	친구	선생	학생	형	동생	자식	부모
한국	70.0	19.7	3.5	1.2	0.9	0.8	0.8	0.4	0.6
중국	39.5	4.1	3.5	5.4	0.8	1.9	6.2	1.8	1.5

일본으로부터 본 한국 · 중국

	경쟁자	적	친구	선생	학생	형	동생	자식	부모
한국	36.8	5.5	25.0	0.2	1.9	0.1	3.2	1.5	1.7
중국	27.3	5.0	40.9	1.4	1.6	3.0	5.7	1.7	0.6

4. 한국과 일본의 관계를 좋게 하기 위해 일본은 무엇을 해야만 한다고 생각하는가, 다음중 해당되는 것은 모두 선택하시오

한국의 문화 및 역사를 존중할 것	66.3
전쟁시의 피해를 보상할 것	48.4
경제, 기술협력을 충실히 할 것	44.4
한국으로부터의 수입을 늘일 것	32.2
일본이 국제정치에서 적극적으로 활약할 것	19.4
일본 기업의 진출 및 투자를 촉진할 것	11.8
지구환경 및 자원을 소중히 여길 것	11.7
군사력을 삭감할 것	11.8
한국으로부터 노동력을 받아 들일 것	6.5
미국과 구주에서 아시아의 입장을 주장할 것	6.6
일본 기업의 진출 및 투자를 억제할 것	5.4
기타	1.2

5. 당신은 21세기의 일본과 한국의 관계는 지금보다 더 좋아진다고 생각하십니까, 더 나빠진다고 생각하십니까 (한국측만에 대한 조사)

회답의 종류	일본인의 회답
상당히 좋아질 것이다	4.2
좋아지는 쪽이다	40.7
변함이 없다	41.3
나빠지는 쪽이다	6.9
상당히 나빠질 것이다	0.8
기타	6.1

별지 제5

주변사태에 있어서의 협력의 대상이 되는 기능 및 분야별 및 협력 항목례

기능 및 분야		검 토 항 목	
미-일 양국 정부가 각자 주체적으로 행하는 활동에 대한 협력	구원활동 및 피난민에 대응하기 위한 조치	<ul style="list-style-type: none"> ○ 피해지역의 인원 및 보급품 수송 ○ 피해지역의 의료, 통신 및 수송 ○ 피난민의 구조 및 이송 등에 있어서의 피난민에 대한 응급물자의 지급 	
	수색, 구난	<ul style="list-style-type: none"> ○ 일본 주변해역에 있어서의 수색, 구난 활동등 이에 관한 정보 교환 	
	비전투요원을 退避 시키기 위한 활동	<ul style="list-style-type: none"> ○ 자위대 시설 및 민간 항만, 공항 사용 ○ 정보 교환 (소요 및 능력) ○ 일본 입국시의 통관, 출입국 관리등 검역 ○ 일본 국내에 있어서 일시적인 숙박, 수송 및 의료 지원 	
국제평화 및 안정 유지 목적을 위한 경제제재 및 실효성을 확보하기 위한 활동	국제평화 및 안정 유지 목적을 위한 경제제재 및 실효성을 확보하기 위한 활동	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선박의 검사 및 관련 활동 ○ 정보 교환 	
	미군의 활동에 대한 일본의 지원	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보급 등을 목적으로 하는 자위대 시설 및 민간 항만, 공항 사용 ○ 자위대 시설 등 민간 항만, 공항에 있는 인원 및 물자를 집적해 놓을 적절한 장소 및 보관 시설 확보 ○ 자위대 시설 및 민간 항공, 공항의 운용 시간 연장 ○ 미 항공기의 자위대 비행장 사용 ○ 훈련, 연습 구역 제공 ○ 미군 시설, 구역 내에 있어서 잠정적 건축물 건설 	
미군의 활동에 대한 일본의 지원	후방 지역 지원	보급	<ul style="list-style-type: none"> ○ 자위대 시설 및 민간 공항, 항만에 있어서의 미함선, 항공기에 대한 불자 (무기, 탄약 제외) 및 연료, 유지, 유탄유 제공 ○ 인원, 물자등 연료 유지, 유탄유의 수송을 위한 차량 이용 ○ 미군 시설, 구역에 대한 불자 (무기, 탄약제외)등 연료, 유지, 유탄유 제공
		수송	<ul style="list-style-type: none"> ○ 인원, 물자등 연료, 유지, 유탄유를 일본 국내에 있어서 육상, 해상, 항공 수송 ○ 공해상의 미함선에 대한 해상 수송
		정비	<ul style="list-style-type: none"> ○ 미함선, 항공기, 차량수리, 정비 ○ 수리 부품의 제공 ○ 정비용 資器材의 일시 제공
		의료	<ul style="list-style-type: none"> ○ 일본에 후송된 傷病者의 치료 ○ 일본 국내에 있는 傷病者의 이송 ○ 의약품 등 위생 기구의 제공
		경비	<ul style="list-style-type: none"> ○ 미군 시설, 구역 (공동 시설 및 구역 포함)의 경비 ○ 미군시설, 구역 주변 해역의 경계 감시 ○ 일본 국내의 수송 경로상의 경비 ○ 일본 국내의 치안에 관한 정보 제공
		통신	<ul style="list-style-type: none"> ○ 일-미 관계기관간의 통신을 위한 주파수 (위성 통신용 포함)등 器材 제공
		기타	<ul style="list-style-type: none"> ○ 미함선의 출입항에 대한 지원 ○ 자위대 시설등 민간 항만, 공항에 있어서의 불자 집적 작업 ○ 미군시설, 구역 내에 있어서의 오수처리, 급수, 給電등 ○ 미군 종업원의 일시 증원
운용면에서 일-미 협력	경계 감시	<ul style="list-style-type: none"> ○ 정보 교환 	
	기뢰 제거	<ul style="list-style-type: none"> ○ 일본 경계 및 일본 주변 공해에 있어서의 기뢰 제거 등 기뢰에 관한 정보 교환 	
	해, 공역 조정	<ul style="list-style-type: none"> ○ 일본 주변 해역에서의 교통량의 증대에 대응하기 위한 해상 운항 조정 ○ 일본 주변 공역에서의 항공 교통 관제 및 空域 조정 	