

第8章 シンガポールの海洋安全保障政策カントリー・プロフィール

古賀 慶

はじめに

シンガポールは、マレー半島の南端、太平洋とインド洋を結ぶマラッカ・シンガポール海峡（マシ海峡）のチョークポイントに位置しており、地政学上の要衝とされている。その地理的条件もあり、海上交通の安全確保、未確定の海上国境、海賊等の安全保障問題、周辺海域に広がる小規模な諸島の国土防衛や国境防衛といった多様な課題を小規模な都市国家ながらも抱えている。その中でもシーレーン（SLOC）の安定はシンガポールにとって最重要課題と言っても過言ではない。2012~14年のGDP比で貿易額が約3.59倍という数字が示すとおり、貿易依存率は極めて高く、食料や資源が皆無であるシンガポールはほぼすべての生活必需品を輸入に頼っている¹。結果として、シンガポールは海洋戦略環境の安定を自らの生存と繁栄に不可欠であるとみなしており、法律、外交、防衛といったあらゆる分野をとおり、包括的な海洋政策の設計に努めている。

1. 海洋法の解釈

シンガポールは、1982年の国連海洋法条約（UNCLOS）に関する第三次国際連合海洋法会議の議長をトミー・コー（Tommy Koh）大使が務めたこともあり、1994年の条約発効以来、海洋法の遵守を海洋政策の一環として位置付けている。近年、南シナ海における領土問題により中国と東南アジア諸国の間で政治的、あるいは軍事的な緊張が高まりつつある中、国際法の解釈が係争国間でのひとつの争点となっている。シンガポールの海洋法の解釈は、全般として主流な解釈に基づいているが、シンガポールには南シナ海の領土問題が存在しないため、原則として領土・領海問題の解決については中立を保っている²。しかしながら、南シナ海における紛争はSLOCの安定にも深くかかわってくるため、海洋法を用いた平和的解決を求めている。ここでは、国家の主権や軍事戦略にも関わる①領海における無害通航権、②EEZにおける航行権および上空飛行、③国際海峡における通過通航権についてのシンガポールの立場を大まかに説明する。

国連海洋法条約17条によれば、領海12海里における主権には制限があり、無害通航権が認められることになっている³。無害通航権とは、領海内における武力による威嚇や武力行使といった行為、さらには停船や徘徊といった行為は違法行為とみなされる一方、軍艦を含める船舶が領海を「継続的かつ迅速な通過」をし、軍事的にも無害であるとみなされ

る場合（例えば、潜水艦の場合は浮上する必要がある）、沿岸国への通知は行わずに通航することができる。ただし、「無害」や「継続的かつ迅速な通過」の定義においては解釈に幅があり、あらかじめ事前許可制を取る国々も存在する。シンガポールの場合、この点については明確に定められていない。

排他的経済水域（EEZ）における航行権および上空飛行についても、シンガポールは国際的に主流な解釈を取っている。すなわち、EEZでは200海里内の水産・鉱物資源といった経済的資源に関しては沿岸国が排他的所有権を持つ一方、公海の規定と同様の「航行の自由」と「上空飛行の自由」も確保されているという立場である。もちろん、EEZ内の航行や上空飛行における沿岸国と利用国の間においてお互いの権利と義務を認識し「相互尊重」（mutual “due regard”）するという原則は国際法上に存在するが、EEZ内で他国による軍事演習等の活動を沿岸国が制約できるという解釈は取っていない⁴。これは、中国の「国家管轄海域」と呼ばれる、EEZ内での「航行の自由」と「上空飛行の自由」は認めずに無害通航権に似た形で制限するという解釈とは異なるものである⁵。しかし、シンガポールのEEZは673平方キロメートルと小規模であると同時にSLOCと重複していることを考えれば、シンガポールEEZ内で他国が軍事演習等の活動を行うことは、政治的・軍事的な緊張を著しく高めることになるため、そのようなリスクは小さいと考えられている。

またシンガポールは、マシ海峡を国際海峡とみなしており、事実上、通過通航権を認めている⁶。これは、マシ海峡に国連海洋法条約の「第三部 国際航行に使用されている海峡」が適用されているためであるが、条約締結以前においてはその立場は必ずしも現在ほど明確ではなかった⁷。1971年11月に、シンガポール、インドネシア、マレーシアの3カ国がマシ海峡についての共同声明を発表した際、インドネシアとマレーシアはマシ海峡を国際海峡と認知せず、無害通航権の原則を取り入れると伝えていた。他方でシンガポールは、マレーシア、インドネシアの両政府の立場を認識するとの立場に留まり、自らの解釈を明確化することは避けていた⁸。認知しない理由としては、国際海峡では通過通航権が認められることになり、他国のいかなる船も遅延なく航行するのであれば、沿岸国に通告なしに「航行の自由」や「上空飛行の自由」が認められることになるためである⁹。国連海洋法条約第40条で示されているとおり、通過通航権は沿岸国の事前の許可なしには調査活動や測量活動を行うことはできないという点で公海と異なるが、地理的に航路が狭まる海峡において通過通航権を認めてしまうことは、国家の領域近くまで他国の船舶や航空機がアクセス可能となるため、国家の主権にも関わることになる¹⁰。シンガポールはSLOCが生命線となるために海峡をオープンにし続けることを重視していたが、インドネシアとマレーシアの両国はその立場に必ずしも同調することはなかった。しかし、現在は両国共に国連

海洋法条約を批准しているため、インド洋と太平洋の公海をつなぐマシ海峡を国際海峡と認める立場をとっていることとなる。

これらを背景に極端な例を挙げると、戦闘準備が整っている他国の軍艦や軍の航空機でもマシ海峡を「継続的かつ迅速な通過」をする場合、事前通知なしに通過してもシンガポールがその航路を妨害することは法律的に違法という立場を取ることになる。しかしマシ海峡におけるそういった行為は、シンガポールのみならず国際社会からの懸念も高まること、水深が浅いために潜水艦は義務づけられていなくても浮上する必要があること、スンダ海峡・ロンボク海峡といった迂回路が存在すること等から、戦略的リスクが極めて高いと考えられており、可能性としては低いと考えられている。

これらの点から分かるように、シンガポールの海洋法解釈はシンガポールの国益を反映するもの、もしくは妨害しないものとして成り立っている。また、シンガポールが国際法を遵守する姿勢を明確化することにより、国際社会からの支持を得て、地域諸国との政治的な連携を強化することにも繋がり、シーレーンの安定を確固たるものすることができる。

2. 海洋安全保障政策

シンガポールの海洋安全保障政策の原則は明確に政府から正式発表されているわけではないが、①海洋法の遵守、②航行の自由の遵守、③紛争の平和的解決の3つが常に強調されている。これらの原則は、1990年より2015年にかけてゴー・チョクトン首相、リー・シェンロン首相をはじめ、トニー・タン副首相兼国防大臣、S・ジャヤクマール外務大臣兼法務大臣、K・シャンムガム外務大臣兼法務大臣等の歴代の政府高官によって繰り返し述べられてきている¹¹。また、海洋問題における国家間の係争に関しては可能な限り国際法的解決を勧める立場を取っている。

事実、シンガポール自身が二国間交渉や国際司法裁判所（ICJ）をとおして領土問題や領海問題を平和裏に解決している。事例としては、ペドラ・ブランカ領土問題、ジョホール埋め立て問題、インドネシア・シンガポール領海画定問題が挙げられる¹²。ペドラ・ブランカ領土に関しては、1979年、マレーシアが新たな地図を発行し同領土を自国領と示したことにより、二国間の問題に発展した。両国間での交渉が始まるが、その過程の中でミドル・ロックス及びサウス・レッジの領有権問題も浮上し、1998年に実効支配をしていたシンガポールがマレーシアとの合意によって国際司法裁判所で争うこととなった。歴史的に領土を所有していると主張するマレーシアと、イギリスから主権を譲り受け実効支配していると主張するシンガポールが争い、結果的にはペドラ・ブランカはシンガポールへ、ミドル・ロックスはマレーシアへ、そしてサウス・レッジは低潮高地（LTE）であるため領

土としては認められず、主権はその領海を有する国家に属することとなった¹³。

ジョホール埋め立て問題は、シンガポールのジョホール海峡における埋め立て活動に対してマレーシアが環境への悪影響等を理由に抗議を行い、国際海洋法裁判所（ITLOS）に提訴したことから発展した¹⁴。結論から言えば、二国間において専門家委員会の設置といった情報収集や情報共有を行うことを前提に、埋め立て活動の停止は行わない決定を ITLOS が 2003 年に下した。また、インドネシア・シンガポールの領海画定問題においては、二国間交渉をとおり 1973 年 5 月に 24.55 カイリの領海線が確定し、2009 年 3 月には西側の領海線が確定されている¹⁵。

それでは、現在緊張が高まっている南シナ海におけるシンガポールの姿勢はどのようなものであるか。シンガポールは係争国ではなく、領土問題自体においては中立性を保ちつつ、国際法の重要性を説き、平和的解決を促している。中立性で言えば、例えば 2012 年 9 月にフィリピン・メディアの「シンガポールはフィリピンの（南シナ海に対する）立場を支持した」という報道に対して、外務省は係争国の主張に対する判断は下さないと明確に反論している¹⁶。これに呼応してシャムガム外務大臣は領土問題の平和的解決に交渉、裁定、仲裁等の方法があるが、これらのどれを選ぶかは係争国同士の問題であるとしている¹⁷。平和的解決については ASEAN と中国が 2002 年に採択した「南シナ海行動宣言」(DOC) を尊重し、係争国が自らの行動を自己抑制していくことを期待している。

SLOC の安定という死活的利益が絡む南シナ海情勢において、シンガポールにとってのベスト・シナリオは、係争国が DOC や国際法を遵守し、南シナ海の緊張緩和を促すことにより、航行の自由が確保され、問題の平和的解決が行われることである¹⁸。そのために、シンガポールは東南アジア諸国連合（ASEAN）の活用、南シナ海行動規範（COC）の早期締結、アメリカのプレゼンスの確保といった 3 つの政策を追求している。ASEAN は、非公式な協議の機会を継続的に提供しているため、議論をとおして係争国同士が平和的解決に向けた規範やルール作りの役割を担う。また、国連海洋法条約の遵守を訴えると共に、多国間枠組みという地の利を活かし係争国の挑発的行動に対しては政治的な圧力を多国間で加える協力関係を構築することが期待されている。この点においてリー・シェンロン首相は ASEAN 諸国が団結することの必要性を強調し、係争国の行動を法律的に制約する COC の早期締結を支持している¹⁹。それらの法的枠組みを履行させるため、そして勢力均衡を保つため、アメリカの地域におけるプレゼンスを重視してきている²⁰。

また、これらの政策の追求は、シンガポールが小国であるために代替手段が存在せず、自身の戦略的脆弱性を認識していることから生み出されたものであろう。例えば、その脆弱性は 2012 年 9 月に行われたシンガポール・中国首脳会談を境にシンガポールの発言の

ニュアンスに変化があった際にも表れている。シンガポールの中国に対する基本姿勢は、1994年5月のリー・クワンユー首相や2011年6月の外務省等の発言や発表から示されているとおり、南シナ海における中国の主張する領海について明確化させるべきであると考えている²¹。しかし、中立的な立場を取るシンガポールはこの点において中国に対して直接的な進言はしておらず、2012年のスカーボロー礁における中比対立の際にも両国の行動に自制を求めるのみであった。しかしその後、南シナ海についての言及は増え、「国際法遵守」「平和的解決」という言葉をとおし中国に訴えることが多くなった。しかし、2012年9月の首脳会談を境にそのような発言回数が減ると共に、「南シナ海の問題に囚われすぎるべきでなく、協力関係のさらなる強化が必要」といった発言が逆に目立つようになった²²。このようにシンガポールは大国化する中国に対して自らの脆弱性の高まりを認識しており、その上で、中国との経済協力が強まることにより生み出される利益を重視しつつも、南シナ海における中国の行動を制約して海洋環境の安定を望むという、原則と現実の間でジレンマを抱えている。

3. 海上警備体制

上記で述べたようにシンガポールは貿易依存国であるため、海上防衛及びシーレーンの確保が死活的に重要であり、これが海軍の最大の目的となっている²³。運用においては、海上監視、シンガポール海峡におけるプレゼンスの確保、領海の防衛、海賊・不法移民の監視の4つのミッションを主眼としている。経済発展を遂げ先進国となったシンガポールはその経済力を以て海軍を含む軍事力の近代化を進めている。2015年11月版のストックホルム国際平和研究所（SIPRI）の軍事費データによれば、シンガポールの軍事費は2006年より90億ドル（2011年米ドル）前後を維持、2014年には98億ドルにも達し、GDP比は1999年の5.3%からは下降傾向にあるものの2014年でも3.3%を確保、対歳出比においても18.3%を費やしている²⁴。ASEAN諸国において屈指の軍事力を保持しており、軍事費が比較的高いインドネシア（70億ドル [2014年]）、タイ（57億ドル [2014年]）、マレーシア（49億ドル [2014年]）を引き離している²⁵。海軍も、2004年にはチャンギ海軍基地を開設し、海軍力の拡張を図っている。

沿岸警察は、海軍の沿岸警備部門が法執行機関として分離することが1993年2月に決定され、設立された²⁶。その任務は、領海内における犯罪予防、抑止、監視、取り締まりであり、主に不法移民、領海侵犯の対処、捜索救難、さらにはペドラ・ブランカ島にあるホースバー灯台（Horsburgh Lighthouse）の防衛が含まれている。国内では海洋関連機関である海事港湾庁（MPA）、入国管理局（ICA）、海軍、税関との連携を行っているほか、国際的

にもマレーシア海上法令執行庁 (MMEA) やインドネシア海軍 (TNI-AL) と情報共有、ホットライン (DCL) の設置、越境任務等の協力関係が結ばれている²⁷。

領海を守るための警備体制は海軍と沿岸警察の任務と装備を基盤に成り立っているが、シーレーン確保という目標がどの程度達成可能であるかという点に疑問が残る。つまり、国力が低いシンガポールが、有事の際、独自の海軍力のみで SLOC を確保することは短期間であるならばともかく、長期的には能力的に不可能であるからである。この問題に対処する一つの方法としては、長期的には国際社会からの支援を待ち、多国間の枠組みをとおして対応していくという考えがある。インド洋と南シナ海を繋ぐマシ海峡はエネルギー資源運搬の要衝であるため、シンガポールのみならず国際社会にとっても重要であり、SLOC の安全が脅かされる場合は国際社会が介入する可能性が高いことを前提としている。これは、自国の国力の限界を認識した結果であるが、これは将来の海軍構成にも影響を及ぼす可能性があり、シンガポール海軍は国際海域に広範囲かつ長期的に作戦展開を可能とする「外洋海軍」(Blue-water Navy) や、自国の領海や沿岸部を主眼として防衛を行う「沿岸海軍」(Brown-water Navy) の構築を目指すのではなく、沿岸部や地域海域まで展開可能な「地域海軍」(Green-water Navy) を標ぼうしているとも言われている。

4. 他国との関係

シンガポールは東アジア地域諸国のみならず、国際的な軍事協力を分け隔てなく行う傾向がある。理由として考えられるのが、シンガポールの独立時における国家としての経験である。1965年にマレーシア連邦から追放された形で分離独立をした際、シンガポールの国家建設における優先事項は軍隊の設立であった。シンガポールから見た東南アジア情勢は、インドネシアの「対立」政策 (Konfrontasi)、マレーシアとの政治的な緊張、英国の東南アジアに対するコミットメントの低下等、極めて不安定な状態であるにもかかわらず、シンガポールの国力に見合った形で隣国において装備品の調達等の軍事協力を仰げる国家はほぼ存在していなかった。その際に、中東において地政学的に同様の困難に直面していた国家がイスラエルであった。建国されたばかりのイスラエルは、「国家」としての国際的な認識を求めて、シンガポールへ積極的に近づき、外交的なつながりを作ろうとする結果として、「軍事技術協力」を徐々に構築していったという。すなわち、現在の全方位的な軍事協力や共同訓練を行ってきている部分的な理由には、状況によって協力できる国家が限られており、政治リスクを分散することが必要であるという経験が基になっていることが挙げられる。なお、イスラエルとの協力関係は現在も継続されており、シンガポール海軍はイスラエル産のビクトリー級ミサイル・コルベットやプロテクター-USV (無人水上艇)

を主に哨戒任務および対海上テロ用にそれぞれ導入している。

さらに、国土が小さいことからくる、演習地不足を解消するために軍事訓練に関しても他国との共同訓練を積極的に行っている。訓練の内容は各国によって様々であるが、現在のところ「5カ国防衛取り決め」(FPDA: Five Power Defence Arrangements)を通し、イギリス、オーストラリア、ニュージーランド、マレーシアとの防衛協力を行っているほか、台湾、インドといった国家とも共同訓練を行い、その他 RIMPAC 等の多国間軍事演習についても積極的に参加している。もちろん、現実主義外交で知られるシンガポールは、東アジア地域の勢力均衡の安定を保つため、アメリカのプレゼンスを重要視していることは上記のとおりである。特に冷戦後、アメリカの東南アジアにおけるコミットメントを確保するために軍港を拡張したことは有名ではあるが、近年では、米海軍沿岸戦闘艦フォートワースをアメリカ軍のローテーション配備の一環として 2014 年 12 月に迎え入れ、また 2015 年 12 月には防衛協力の新たな合意を結び、災害救援、サイバー防衛、バイオ安全保障といった分野でのさらなる協力を強化している（その際にはアメリカの P-8 哨戒機もシンガポールに展開された）²⁸。他方、小国としての「政治リスク分散」も考慮しているため、安心供与としての外交シグナルを送るために中国との軍事交流も積極的に進めてきている。規模は比較的小さいが、2008 年に防衛交流・安全保障協力協定を締結して以降、2009 年より対テロ訓練等をベースとした共同軍事演習を開始した²⁹。2014 年には陸軍において初めて合同で戦闘演習等を行い、2015 年 5 月には「中国・シンガポール協力 2015」においても初めて海軍による二国間合同演習を行っており、その規模と内容が拡充されつつある³⁰。

また、シンガポールはマシ海峡における海賊対策として、インドネシア、マレーシアとの沿岸 3 カ国で協力を行っている。2000 年代より、マラッカ海峡は海賊発生件数最多地域の一つであり、2005 年 6 月には英国ロイズ保険組合の共同戦争リスク委員会が同海峡を戦争危険地域と指定した。これは、2004 年より沿岸 3 カ国がマラッカ海峡海上パトロールの連携等によって海賊発生件数が減少していたことや、海賊とテロの危険性との関係が明確に示されていなかったことなど、議論を呼んだが³¹、国家主権の問題により当初は海賊対策協力を消極的であったインドネシア、マレーシアもシンガポールやタイと協力関係を深め、2005 年から航空共同パトロール「Eyes in the Sky」や 2006 年に情報交換グループが加わり、マラッカ海峡パトロール (MSP) が行われるようになっていった³²。さらには日本が主導して構築された多国間枠組みのアジア海賊対策地域協力協定 (ReCAAP) が 2006 年より開始されており、情報共有等の協力関係構築が行われている。

日本との関係で言えば、非伝統的安全保障の分野、特に人道支援・災害救援活動 (HA/DR) 分野での協力関係の構築が可能であると考えられる。上記で述べたように、シンガポール

外交の基盤は、東アジア地域の戦略環境の安定、すなわち勢力均衡の安定を最優先順位に置きながらも、自らの外交においてはアメリカ、中国、日本といった地域大国に対して等距離を置いている、というイメージを崩さない外交を心掛けている。他方、日本においても、集団的自衛権における憲法の再解釈、防衛装備移転三原則等、日米同盟を超えた他国との防衛協力の活性化等が近年行われてはいるものの、政治的、憲法上の制約はいまだに残る。しかし、自然災害の多い日本は災害救援活動に高い関心を持っており、シンガポールも ASEAN の枠組みを活用した地域協力の促進に加え 2014 年に地域 HA/DR 調整センター (RHCC) を開設するなど積極的に活動している。アジア地域における自然災害はその頻度が高く、HA/DR での需要は高いこともあり、多国間や二国間の枠組みをとおした HA/DR 活動から協力関係の強化は比較的容易に行っていくことが可能と考えられる。

まとめ

シンガポールは小国としての脆弱性を認識しており、政治力、経済力、国際法、軍事力、国家間協力や連携といった要素を総合的に考慮した海洋政策を展開している。東アジアの海洋戦略環境においては、中国とアメリカの軍事バランスといった勢力均衡を保ちつつ、地域内での領土問題においては海洋法や ASEAN 等をとおした平和的解決の枠組み作りに傾注している。しかし、南シナ海の問題で、アメリカによる「航行の自由作戦」(FONOP)の限界や ASEAN 諸国内での意見の相違によって、中国の埋め立て活動や軍事化を効果的に予防・抑止することができず、域内の緊張が高まりつつある。そのため、シンガポールも既存の海洋政策の原則は保ちつつも変化が求められている。その中で、日本を含める域外諸国が東南アジアに対して政治的、法律的、戦略的にいかなる支援を行っていくかという点が、今後の東アジア地域戦略環境に影響を及ぼしていくであろう。

—注—

- ¹ “Singapore (September 2015),” World Trade Organization, <<http://stat.wto.org/CountryProfile/WSDBCountryPFView.aspx?Country=SG>>2016年2月20日アクセス。
- ² シンガポール国立大学 Robert Beckman 准教授のインタビュー (2015年11月)。
- ³ “UNCLOS—Article 17: Right of innocent passage,” The United Nations, <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part2.htm>2016年2月20日アクセス。
- ⁴ Irvin Lim, “Drawing Lines...in Water,” *Pointer* (MINDEF), vol. 35, no. 3 (2009), pp. 30-31.
- ⁵ “UNCLOS—Article 58: Rights and duties of other States in the exclusive economic zone,” <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm>2016年2月20日アクセス。
- ⁶ Tommy Koh, “The Straits of Malacca and Singapore: The Rule of Law and Global Cooperation,” *The Straits Times*, November 3, 2015.

- ⁷ “UNCLOS—Part III: Straits used for International Navigation,” The United Nations, <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part3.htm>2016年2月20日アクセス。
- ⁸ Mohd Hazmi bin Mohd Rusli, “The Application of Transit Passage Regime in Straits Used for International Navigation: A Study of the Straits of Malacca and Singapore,” *Asian Politics and Policy*, vol. 4, no. 4 (2012), p. 560.
- ⁹ Lewis Alexander, “Chapter IV: International Straits,” in Horace B. Robertson, Jr., ed., *International Law Studies 1991: The Law of Naval Operations Vol. 64* (New Port: Naval War College Press, 1991), p. 94.
- ¹⁰ “UNCLOS—Article 40: Research and survey activities,” The United Nations, <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part3.htm>2016年2月20日アクセス。
- ¹¹ 例えば、“Singapore urges peaceful solution to Spratlys,” *Reuters*, October 6, 1996; “Beijing and Manila urged to Settle Isle Row by Arbitration,” *The Straits Times*, June 8, 1997; “Singapore warns of Spratlys’ effect on navigational freedom,” *Agence France-Presse*, July 19, 1997; “Singapore calls for peaceful Spratlys resolution, joint use of resources,” *Philippine Daily Inquirer*, March 10, 2011; “Momentum to resolve South China Sea disputes must not be lost: Shanmugam,” *Channel NewsAsia*, April 2, 2012; S. Jayakumar, “Managing disputes in South China Sea,” *The Straits Times*, November 5, 2012.
- ¹² Tommy Koh, “The Asian way to settle disputes,” *The Straits Times*, June 10, 2015.
- ¹³ International Court of Justice, “Case concerning Sovereignty over Pedra Branca/Paulau Batu Puteh, Middle Rocks and South Ledge (Malaysia/Singapore), Judgement of 23 May 2008,” <<http://www.icj-cij.org/docket/files/130/14492.pdf?PHPSESSID=e5dc0baf91086da004883db261c90796>>2016年2月20日アクセス。
- ¹⁴ “Case concerning Land Reclamation by Singapore in and around the Straits of Johor (Malaysia v. Singapore), 25 September 2003,” International Tribunal for the Law of the Sea, <https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_12/PV.03.02.25.09.03.p.m.E.pdf>2016年2月20日アクセス。
- ¹⁵ US Department of State, “Territorial Sea Boundary: Indonesia-Singapore,” *Limits in the Sea*, no. 60 (1974), p. 3; “Press Statements and Speeches, 30 August 2010,” Embassy of the Republic of Singapore, Jakarta, <http://www.mfa.gov.sg/content/mfa/overseasmission/jakarta/press_statements_speeches_archives/2010/201008/press_201008_11.html>2016年2月20日アクセス。
- ¹⁶ “No change in Singapore’s policy on South China Sea: MFA,” *Channel NewsAsia*, September 10, 2012; “Shanmugam reiterates S’pore’s neutrality; Foreign Minister refutes Philippine reports; stresses need for ASEAN impartiality,” *Today*, September 12, 2012.
- ¹⁷ “MFA Spokesman’s Comments In Reponse to Media Queries On the Philippines’ Initiation of Arbitration Proceedings Against China Under Article 287 and Annex VII of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS),” *Singapore Government News*, March 3, 2013.
- ¹⁸ “South China Sea territorial disputes a major issue for ASEAN: PM Lee,” *Channel NewsAsia*, September 6, 2012.
- ¹⁹ “Crucial for ASEAN to take stand on South Chian Sea disputes—PM Lee,” *Bernama Daily Malaysian News*, September 7, 2012; “Need for urgency on code of conduct in South China Sea: PM,” *Today*, May 12, 2014.
- ²⁰ “No immediate solution for South Chian Sea dispute: Shanmugam,” *Channel NewsAsia*, January 14, 2013.
- ²¹ “Be more explicit on Spratlys, China told,” *The Straits Times*, May 20, 1994; “In China’s interests to clarify South China Sea claims: MFA,” *The Straits Times*, June 21, 2011.
- ²² Prime Minister’s Office, Singapore, “Excerpt of Nikkei Inc’s Intevew with Prime Minister Lee Hsien Loong on 14 May 2014,” <<http://www.pmo.gov.sg/mediacentre/excerpt-nikkei-incs-interview-prime-minister-lee-hsien-loong-14-may-2014>>2016年2月20日アクセス。“China ‘understands S’pore’s position on S. China Sea,” *The Straits Times*, September 8, 2012; “Shanmugam warns against underestimating risks from South China Sea dispute,” *Channel NewsAsia*, November 13, 2012; “Territorial disputes ‘must not dominate China-Asean agenda,’” *The Straits Times*, June 13, 2014.
- ²³ “Mission Statement (the RSN),” Ministry of Defence Singapore (MINDEF), <http://www.mindef.gov.sg/content/imindef/mindef_websites/atozlistings/navy/about_us/crest.html>2016年2月20日アクセス。
- ²⁴ SIPRI, *The SIPRI Military Expenditure Database* (November 3, 2015), <http://www.sipri.org/research/armaments/milex/milex_database/milex-data-1988-2014>2016年2月20日アクセス。

- ²⁵ Ibid.
- ²⁶ “Police Coast Guard,” Singapore Police Force, <<http://www.police.gov.sg/about/org/pcg.html>>2016年2月20日アクセス。
- ²⁷ Ibid.
- ²⁸ “USS Fort Wroth arrives in Singapore, to support US rebalance to Asia-Pacific,” *The Straits Times*, December 29, 2014; MINDEF, “Official Releases: Singapore, US Step Up Defence Cooperation,” December 8, 2015.
- ²⁹ MMINDEF, “Official Releases: Factsheet: Recent Singapore-China Defence Interactions,” April 20, 2010.
- ³⁰ “Dr Ng visits Singapore-China bilateral army exercise,” *Pioneers*, November 9, 2014; “Singapore, China complete inaugural bilateral naval exercise,” *Channel NewsAsia*, May 25, 2015.
- ³¹ 関根博「石油輸送の生命線 マラッカ海峡航行：現状と問題点」『アナリシス』vol. 40, no. 6 (2006), pp.51-58.
- ³² MINDEF, “Official Releases: Factsheet: Milestones of Malacca Strait Patrols,” <http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2008/mar/28mar08_nr/28mar08_fs.html#.VtWQn_mLQuU>2016年2月20日アクセス。