

第2章 米国の海洋安全保障政策カントリー・プロフィール

八木 直人

はじめに

本稿では、この「航行の自由」作戦の背景にある「海洋国家としての米国」を概観することによって、海洋安全保障政策の一端を探る¹。また、軍事組織と法執行の問題について、米国の伝統的な考え方である「民警団法」の側面から考察する。2015年10月以降、米国は海軍を実行者として南シナ海における Freedom of Navigation (FON) 作戦を定期的にも実施し、一般に「航行の自由」と訳されるが、その概念はより広範である²。また、米国の権利として、1983年の米国の海洋政策から「航行及び上空飛行の権利」を規定している。FON 作戦実施の参考は、米海軍法務部ホームページにおいて各国の領海や排他的経済水域 (Exclusive Economic Zone : EEZ)、大陸棚等の海域設定、軍艦の領海内の事前通報義務等が整理され、1991会計年度以降のFONについては国防省のホームページで公開されている³。

1 「航行の自由」作戦の分析

(1) 報告書の概要

1992年2月、当時の国防長官チェイニー (Dick Cheney) は、大統領と議会に対し FY1991 (90年10月1日～91年9月30日) における「航行の自由 (Freedom of Navigation: FON)」作戦を報告した⁴。それ以降、ほぼ毎年 FON の対象国及びその理由を含んだ報告書が国防省から提出されている。その内容のうち、実施対象国と抗議の概要を年次毎にまとめたものが、巻末の図表であり、実施対象国、その理由及び抗議内容を記載している。

(2) FON 対象国と抗議内容

年度ごとの報告書からは、以下の特徴が指摘できる⁵。

ア UNCLOS 発効以前の主張

1990年代前半は冷戦終結期であり、新たな国際的制度である国連海洋法条約 (UNCLOS) 発効直前の時期である。FY1991 (1990.10-91.9) の報告書では、90年8月のイラク軍のクウェート侵攻、10月のドイツ統一、91年1月の多国籍軍の「砂漠の嵐作戦」等が背景にある。実施対象国は13ヶ国であり、その大部分が領海幅12NMの超過と直線基線の延長に対する抗議である。FY92、FY93は、軍艦の領海内航行に対する事前許可・通報に対する抗議が増加している。UNCLOSは73年の第三次国連海洋法会議に続き交渉を継続し、82年ジャマイカにおける最終議定書・条約署名会議で採択、84年までに159ヶ国が署名 (日

本は83年2月)し、94年11月に発効した⁶。これは海洋法の法典化として国際社会は歓迎したが、同時に、沿岸国管轄権が沖合に拡張され、公海の縮小という問題を内包した⁷。

米国は1994年のUNCLOS発効以前に、自国の主張を明確にし、権利を擁護するための活動としてFONを実施した。FY91の対象国はエクアドル、リベリア、ニカラグア等の途上国であり、その理由は12NMを超える領海幅の主張(ベニン、エクアドル、リベリア、ニカラグア、ペルー、シエラレオネは200NMを主張)への抗議、デンマーク、ハイチの長すぎる直線基線への抗議である⁸。米国の主張は、伝統的な公海自由の原則に基づき、「1982年の国連海洋法会議、法益のバランスに則り、世界中での航海及び上空飛行の自由に関する権利を主張し、実行」することである⁹。また、米国はUNCLOSに署名せず、深海底の開発等、先進国の利益や原則を棄損する複数の問題を提示した¹⁰。その方策は、以下の3項目である。①航海や上空飛行等の伝統的な海洋使用に基づく利益追求のための行動、沿岸国の権利の均衡。②海洋法会議の法益に基づく航海及び上空飛行の自由に関する権利の主張と実施。③200NMの排他的経済水域の設定宣言である。特にFY94報告では「機動性と海洋法」の節を設け、UNCLOSの発効に伴って沿岸国の権利が拡大し、米軍の機動性の低下と安全保障上の影響を懸念している。UNCLOS発効に伴い、米軍の行動の自由に制約が課されることが、最大の関心事であった。一方、FY91では湾岸戦争と重複する時期にも拘わらず、多国籍軍の一員であったデンマークの直線基線に対する抗議を実施し、同様に、日本に対してもFY99、FY10、FY12に直線基線に対する抗議を行っている。

イ 軍艦の領海内無害通航、ホルムズ海峡

FY92、FY93のFONの大部分は、領海内での軍艦の無害通航の制約への抗議である。オマーン及びイランはホルムズ海峡を自国領海と主張し、また、軍艦の無害通航に制約を加える意図を有している。同海峡は最狭部が21NMであり、12NM主張の両国の領海が重複している。オマーンは89年のUNCLOS批准に際し、無害通航を事前許可制、潜水艦の浮上を条件とし、同様にイランも軍艦に対する事前許可を宣言している¹¹。この両国に対して継続的なFONが実施され、対イラン20回、対オマーン15回と抗議が成されている。FY93報告書ではオマーンに対し、「国際海峡に対する通過通航ではなく無害通航」を主張している¹²。また海峡中央部には、海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約(COLREG条約)に基づく分離通航帯がオマーン領海内に設定されている。国際海峡について、マゼラン海峡におけるアルゼンチンに対する行動とは量的な差異があり、「軍艦のマゼラン海峡、領海通過に先立つ通報」への抗議は2008年以降4回のみである¹³。

ウ 原子力関連艦艇への制限

FONは、領海内に原子力関連の制約を課する国に対して実施されている。対象国は、ジ

ブチやイエメン、エジプト、マレーシア、モルジブであり、最も継続的な抗議対象となっているのはマレーシアである。各国の原子力規制の時期と FON 実施時期には、明確な関連性がない。例えば、エジプトの場合 83 年の UNCLOS 批准時、軍艦、原子力推進艦艇、核物質搭載艦船及び汚染・危険物搭載艦船は領海内の無害通航に関し事前許可を求めた。これに対し、米国がエジプトに実施した FON は 1993 年からであり、原子力関連の規定への抗議、と明示したのは 2000 年以降である¹⁴。イエメンは 67 年以降、バブ・エル・マンドブ海峡を含む領海内の通過に際し、外国軍艦及び原子力推進艦艇の事前許可を宣言していた。米国の FON は FY95 に実施され、原子力関連規定への抗議、と明示したのは FY99 である¹⁵。マレーシアは 1996 年、UNCLOS 批准時に原子力推進艦艇、核物質積載艦船に、領海侵入許可制度を宣言したが、米国は FY07 に FON を実施した¹⁶。全体を通じ、米国は、国際海峡を重視しており、マラッカ海峡に接するマレーシア、地中海とインド洋を結ぶスエズ運河、紅海（バブ・エル・マンドブ海峡）に接するエジプト、ジブチ、イエメン等が対象とされ、戦域間移動における国際海峡通過への制約に反応している。

エ 戦略的意図の反映（対象国及び頻度）

図表の集計から、FON 対象国は 57 ヶ国、期間 25 年であり、合計 316 回の実施が確認される。上位 10 ヶ国—イラン、フィリピン、カンボジア、インド、モルジブ、オマーン、中国、インドネシア、マレーシア、ビルマーに対象国が限定されて行くのは、2000 年代中盤以降である。そこには世界システムの構造的変化や米国優位の相対的低下等の要素が考えられる。90 年代中盤までは、単極かつ圧倒的優位の時代であり、海洋に関する原則の主張が明確に反映されている。しかし、9.11 後のアフガニスタンやイラク戦争を経て、多極化やパワーシフトに従い、特定の地域や国家を意識した戦略的・政策的 FON に移行している。例えば、中国に対しては FY06 までは数年間の間隔が認められるが、FY07 以降、毎年実施され、アジア回帰やインド太平洋重視のシフトが考えられる¹⁷。

2 南シナ海における FON

南シナ海は、「世界経済の人口学的中軸」（demographic hub）と言われ、米国が公海上で追求する「航行の自由」の重要性が一段と強調されている。公海における航行の自由は経済的理由だけでなく、米国の軍事力の海外展開にとって極めて重要である¹⁸。中国は、近年、南シナ海において人工島の建設と軍事基地化を進め、沿岸国であるベトナムやフィリピンから抗議されていた。また、米国内でも、中国の一方的現状変更を懸念する傾向にあった。オバマ政権は中国との関係を重視し、2012 年以降、当該海域における FON を控えていたが、南シナ海の現状から 15 年 10 月には FON 作戦の実施に踏み切った¹⁹。それ以前の

状況は、次のとおりである。

- ① 15年2月、南シナ海での埋立て状況の世界的報道。
- ② 15年5月、米CNNテレビの南シナ海報道(米海軍P8哨戒機に同乗)。
- ③ 5月30日、シャングリラ・ダイアログ(シンガポール)において、カーター国防長官が埋立ての即時中止を要求。米軍のFON・上空飛行の権利行使の主張²⁰。
- ④ 6月8日G7サミットにおいて、「東シナ海及び南シナ海での緊張を懸念し…現状変更を試みる一方的行動に強く反対する」との宣言²¹。
- ⑤ 7月24日、ハリス米太平洋軍司令官が中国の現状変更を非難し、ファイアリー・クロス礁の戦闘機格納庫の建設、3000m級の爆撃機用滑走路等に警告を発する。
- ⑥ 8月11日、ASEAN地域フォーラムにおける「航行の自由と上空飛行の自由」に関する議長声明を発表した²²。
- ⑦ 9月、米上院軍事委員会でのハリス司令官の証言に対し、2012年以降のFON未実施についてマケイン議長が「暗黙の認知に繋がる危険な政策」と警告した。
- ⑧ 9月25日、ワシントンにおける米中首脳会談において、オバマ大統領が南シナ海の現状変更の停止を要求したが、習近平国家主席が「中国の領土」と拒否した。
- ⑨ 10月、米国はFON作戦の実施を関係各国に通報。

10月26日、米海軍イージス駆逐艦ラッセンはフィリピン西方、スビ礁周辺海域でのFONを実施したが、公式発表は皆無であった。翌27日、サリバン上院議員は米上院軍事委員会の公聴会において、FON作戦の実施について質問したが、カーター長官は「貴方が新聞で読んだ事は事実」と間接的な表現で認めたに留まっている。11月に実施された東南アジア諸国連合(ASEAN)の首脳会議議長声明では、南シナ海の現状について「増加する軍事アセットと軍事的哨基地の拡大」について、首脳間の危機意識の共有が表明された²³。

12月にはオーストラリア軍のP-3C哨戒機がFON飛行を実施、豪国防省は地域の安全保障と安定化のための「日常的海上パトロール(routine maritime patrol)」と説明している。16年1月には、米駆逐艦カーチス・ウィルバー(USS Curtis Wilbur)がパラセル諸島トリトン島の12NM内を航行した²⁴。5月には米ミサイル駆逐艦ウィリアム・P・ローレンス(USS William P. Lawrence)がファイアリー・クロス礁の12NM内を航行した。7月12日には、国際仲裁裁判所が中国の九段線の主張の法的根拠を否定する判決を下している。

これまで見たように、FONは米国の国益として、歴史的に広く認識が共有されるようになった。FON作戦の目的は、国際制度に関する米国の立場の主張である場合、或いは特定の国家の行動に対する抗議等、様々な意味を有している。その効果については、即効性ではなく、多角的な分析に基づき、米国海洋政策の一貫性の表明として評価する必要がある。

3 海洋国家米国の発展と「航行の自由」概念

米国は建国以来、「海洋の自由を死活的な国益」と認識し、海軍の使命を「大西洋、地中海における商船の保護」と規定してきた。独立戦争時（1775年）、大陸会議は大陸海軍創設を承認し、27隻の艦艇を保有した。独立戦争期間を通じ、海軍は独立戦争遂行に寄与したが、独立戦争の勝利が確定すると大陸海軍は解体され、1785年までに艦艇はすべて売却された。独立後、憲法制定の議論を通じ、米国の海洋国家としての進路を求めたのがハミルトン（Alexander Hamilton）であり、通商国家としての発展と海軍の建設、また、造船所や軍需工場、沿岸部の要塞に言及した。1794年には海軍法（Naval Act of 1794）が成立し、フリーゲート艦6隻の建造が開始された²⁵。フランスとの紛争の間（1798-1800年）に米海軍は商船改造を含め、49隻の軍艦を保有し、米英戦争（1812-15年）では、英国の通商破壊や五大湖での戦闘を通じ、戦争の早期終結に貢献した。ナポレオン戦争後、西洋列強は協調体制を共有し、18世紀後半から19世紀は英国の海上覇権が確立し、米海軍は南北戦争期を除き衰退の途を辿った²⁶。ローズヴェルト大統領は「海洋国家アメリカ」を強く信奉し、大統領就任時（1901年）の海軍力世界第5位から8年後には世界第2位にまで成長させ、「現代海軍の父」と称された。同様の思想はウィルソン大統領の14ヶ条の平和原則にも示されており、「絶対的な航海の自由」を万国共通の原則として、第1次世界大戦参戦の意義を説明した²⁷。戦間期には、海洋秩序構築のため、海軍軍縮条約等の諸条約を締結した。第2次大戦参戦3か月前、ローズベルト大統領は炉辺談話で「海軍や航空機による哨戒…海洋の自由という米国の政策遂行（duty of maintaining the American policy of freedom of the seas）」と海洋の自由が、米国の死活的国益であることを国民に説明した²⁸。

このように歴史的な背景を持つ「海洋の自由」「航行の自由」原則に基づき、米国は第2次大戦後、「国際法に基づき全ての国家が有する航海及び上空飛行の自由と権利」を擁護し促進するための非公式プログラムを実施してきた。その目的は歴史的水域の確認や領海基線の適正化、軍艦の無害通航の容認等であり、反面、航行の自由を阻害する規制に対する拒否の主張を海軍が行ってきた。1960年代には、ソ連海軍の拡張と共に、ソ連艦艇の活動が増大し、米海軍艦艇に対する危険行為が増加、時に衝突事故が生じた²⁹。洋上における米ソ艦艇による緊張関係の頂点は、キューバ危機である。1962年のキューバ危機に際し、米海軍が海上阻止活動を実施—戦争行為に含まれる「封鎖」（blockade）ではなく、検疫・隔離を意味する“quarantine”と呼称—、商船のみならず、潜水艦の位置局限と強制浮上等、海上における圧倒的な優位（制海）によって危機を収束した。ケネディ大統領は1963年、米空母艦上で「キューバ危機が示す様に、制海とは安全保障を意味し、制海が平和をもたらし、制海こそが勝利へと導く」と演説した³⁰。このフレーズは現在でも米海軍でも継承

されており、2010年公表の戦略文書でも強調されている。キューバ危機後の1967年5月、日本海で日米共同訓練実施中の米駆逐艦ウォーカーとソ連駆逐艦の衝突事故が発生した。機動部隊の1艦であったウォーカーは、5月10日と11日の2日間に、それぞれ別のソ連艦艇と衝突した。この事態について、米国議会は、個艦防御のための武器使用を含む特別のガイダンスの必要性を認めた。1970年9月のヨルダン危機に際しては、レバノン沖の米ソ艦艇が、相手方航空機にFCS（射撃指揮装置）レーダーを照準する事態が生じた。このような状況下、偶発事故の回避を目的に米ソ海上事故防止協定(Incidents at Sea Agreement: INCSEA)交渉が開始され、1972年モスクワでの米ソ首脳会談において調印された³¹。その結果、米ソ間では、不測事態の生起や意図しないエスカレーションの危機を回避しようとする共通認識が成立し、やがて各国海軍に共有される認識となるのである。

一方、1979年頃には、国際社会が従来の国際法概念とは異なる海洋での規制強化を主張し、カーター政権が公式に「航行の自由プログラム (Freedom of Navigation Program)」を政策化した。このプログラムは、外交と作戦行動の整合が原則となっている。米国は歴史的に海洋及び航行の自由を死活的国益と捉え、それを害する行為を排除する活動を続けてきた。その系譜の中で、特に国際法的主張を持つ作戦行動をFONと命名し、実施する一方、この種活動に伴う危険に関し、予測不可能な事態へのエスカレーション防止のため、INCSEA等の制度化も進めてきたのである。

4 民警団法と海軍／沿岸警備隊：武力集団と法施行の問題

周知のとおり、民主主義国においては、軍隊に対する適切なシビリアン・コントロールの原則が確立している。米国においても独立以来の伝統として、軍隊は主として対外的な脅威に対処し、国内の治安維持等（災害対処を含む）は民警団が対応する原則が確立していた。歴史的には、南北戦争後、「民警団法 (The Posse Comitatus Act: PCA)」が制定され、軍隊が法執行や治安維持に従事する場合の規定を制限的に定めている。当初、PCAは海軍や海兵隊、沿岸警備隊の活動に言及せず、適用外と考えられていた。1982年以降、国防省はPCAの禁止事項を海軍と海兵隊に拡大した。戦時においては、沿岸警備隊は海軍の一部として活動するが、平時は国土安全保障省の管轄下であり、法執行の職務に従事する。沿岸警備隊が海軍の任務を遂行中一概ね、戦時の場合—には、海軍の命令に従うが、国土安全保障省における平時の勤務においてはPCAの適用を受けない（合衆国法典第14編第3条）。しかし、海軍の戦闘任務に従事する場合には、PCAの対象となり制限されることになる。

国防総省の顧問のウィリアム・タフトは、1979年の議会の公聴会で、PCAの伝統と実効

について証言した。それは、民主主義国における政軍関係の一端を表すものであり、その趣旨を以下に紹介する。PCA は、英米の政治的な伝統であり、文民が制定した法律の執行に軍隊を使用すれば、文民と軍隊の双方の利益を害することになる。「PCA の制定者は、文民を統治するための極めて制限された軍隊の使用でさえ、不幸な結果が予測されるとしている。また、文民の問題に軍隊を関与させることは、国防に必要な資源を浪費させ、同時に、軍隊の国を守る能力を害する。したがって、軍隊は通常、文民での対応が不可能な重大な場合のみに法律を執行するために用されるべき」と警告している³²。このことは、薬物やテロリズムへの対処や違法な移民の取り締まり等の問題にとって、重要であり、長期的な解決策を必要とする。しかし、その問題解決を軍事領域に委任すれば、将来的に、軍隊の能力を衰退に導くだけでなく、文民の法律執行機関の能力を阻害し、最終的には国力を衰退に導く結果となることが懸念される。

図表：FON 実施集計表

FY 国名	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	2000- 2003	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	合計	主な抗議理由		
イラン		○	○		○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	20	基線・許可	
フィリピン		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	19	基線・群島水域
カンボジア		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	16	基線・安全
インド		○	○	○		○	○	○	○	○	○				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	16	EEZ軍事・承認
モルジブ		○	○	○	○	○	○	○	○	○					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	16	EEZ・原子力
オマーン		○	○	○	○	○	○	○	○	○				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	15	ホルムズ海峡
中国		○	○	○		○				○					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	14	基線・許可・EEZ
インドネシア										○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	13	群島水域・通報
マレーシア									○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	13	原子力・EEZ
ビルマ	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○				○									12	基線・安全	
エクアドル	○	○	○	○					○	○	○	○	○													11	領海幅
ベトナム						○	○	○	○	○	○								○	○	○	○	○	○	○	10	基線・許可
スーダン		○	○	○	○	○	○	○	○	○																8	許可・安全
リビア							○	○	○	○	○															7	シドラ湾
バングラデシュ					○	○	○	○	○	○	○															6	基線・安全
ジブチ		○	○	○	○	○	○	○	○	○																6	基線/原子力
エジプト					○	○	○	○	○	○	○															6	基線/原子力/許可
リベリア	○	○							○	○								○	○							6	領海幅
ソマリア		○	○	○	○				○	○																6	領海幅
台湾										△	○			○						○	○	○				5	FY2000は中国に分類
アルジェリア		○					○	○	○	○	○															5	許可
イエメン					○	○	○	○	○	○																5	許可/原子力
アルバニア							○	○	○	○	○															4	許可
アルゼンチン																		○	○							4	マゼラン海峡通報
エルサルバドル								○	○	○	○															4	領海幅
マルタ							○	○	○	○	○															4	許可/通報
ニカラグア	○							○	○	○																4	領海幅
パキスタン			○			○		○	○	○																4	安全海域
ペルー	○			○	○							○														4	領海幅
シリア	○							○		○	○															4	領海幅/許可
ブラジル		○																								3	EEZ制限
日本									○										○		○					3	基線
シエラレオネ	○							○	○	○																3	領海幅
スリランカ								○	○	○	○															3	安全海域/許可
UAE					○		○	○	○	○																3	許可/安全海域
ベネズエラ								○	○	○	○															3	安全海域
クロアチア								○	○	○	○															2	許可
キューバ								○	○	○																2	公航空機飛行
ドミニカ	○	○																								2	基線
モーリタニア				○	○																					2	基線・通過通航
ナイジェリア		○	○																							2	領海幅
ルーマニア									○	○																2	許可
サウジアラビア								○	○	○																2	基線/安全海域
セーシェル								○	○	○																2	許可/通報
スウェーデン			○	○																						2	許可
タイ					○																					2	基線
アンゴラ	○																									1	領海幅
ベニン	○																									1	領海幅
カメルーン	○																									1	領海幅
カーボベルデ			○																							1	許可
コンゴ			○																							1	領海幅
デンマーク	○																									1	基線
ハイチ	○																									1	基線
ケニア								○																		1	基線/歴史的主張
パナマ											○															1	領海幅
韓国										○																1	基線
トーゴ																			○							1	領海幅
57ヶ国	13	19	17	14	12	14	21	27	26	15	21	7	6	5	8	9	11	12	15	12	12	10	11	316			

凡例
 領海幅 : 領海幅が12NMを超える主張
 (直線)基線 : excessive straight baselines
 許可 : Prior permission for warships to enter 12 nm territorial sea
 安全 : Security Zone設定等
 群島 : Archipelagic sea lanes passage
 EEZ : EEZ内での軍事的活動、演習等の制限、通報義務等
 原子力 : 原子力推進艦艇の領海内侵入の許可、通報、禁止等の義務

出所：石原 敬浩 「米国にとっての航行の自由 (Freedom of Navigation)」、『海幹校戦略研究』 特別号 (通巻第12号) 2016年11月、71頁。

—注—

- 1 前回、平成27年度『カントリー・プロフィール』において、グローバルな戦略展開に関わる海洋安全保障政策として、「航行の自由」作戦を検討した。本章は、本報告書の他の章と異なる構成となっているが、米国の海洋法解釈、海洋安全保障政策、各国との関係、海上警備体制など研究対象となっている要素を、航行の自由作戦、海洋国家としての米国を中心とした分析において、それぞれ明らかにする。
- 2 U.S. Department of Defense, “Freedom of Navigation Program Fact Sheet,” March 2015, Historical Background.
3 *Maritime Claims Reference Manual*, US Navy Judge Advocate General’s Corps HP,
4 http://www.jag.navy.mil/organization/code_10_mcrm.htm: Under Secretary of Defense for Policy,
5 *DoD Annual Freedom of Navigation (FON Reports)*.
6 なお、本稿は、以下の文献に多くを依拠している。
7 石原 敬浩 「米国にとっての航行の自由 (Freedom of Navigation)」、『海幹校戦略研究』 特別号 (通
8 巻第12号) 2016年11月、64-85頁
9 Secretary of Defense, Dick Cheney, “Annual Report to the President and the Congress, UA 23. .A4711 1992 c.2,
10 “February 1992.
11 Under Secretary of Defense for Policy, DoD Annual Freedom of Navigation (FON Reports). 各年度国防報告は、米国防省ホームページ参照。Historical Office, Office of the Secretary of Defense.
12 <http://history.defense.gov/Historical-Sources/Secretary-of-Defense-Annual-Reports/>
13 「海洋の国際法秩序と国連海洋法条約」、外務省、平成26年10月1日
14 池島大策「国連海洋法条約への参加をめぐる米国の対応」、『米国内政と外交における新展開』、日本
15 国際問題研究所、平成25年3月、148-149頁
16 FY1991報告 (Dick Cheney, “Annual Report to the President and the Congress, UA23.A4711.1992.C.2,”
17 February, 1992, p78.
18 FY1991報告, p77.
19 石原 敬浩 「米国にとっての航行の自由」73頁
20 中谷和弘 「ホルムズ海峡と国際法」 『東京大学法科大学院ローレビュー Vol.7』2012年9月、
21 179-181頁
22 FY1993報告
23 石原敬浩 「米国にとっての航行の自由」67-69頁
24 FY2000-2003報告、本報告書は単年度ではなく、3年間分がまとめられている。
25 FY1999報告
26 FY2007報告
27 石原敬浩 「米国にとっての航行の自由」77-78頁
28 高木誠一郎、「米国の南シナ海・東シナ海政策」、『米国内政と外交における新展開』、日本国際問題研
29 究所、平成25年3月、98頁
30 Michael J. Green, Bonnie S. Glaser, Gregory B. Poling
“The US Asserts Freedom of Navigation in the South China Sea,” CSIS HP, Oct 27, 2015 ; 石原敬浩 「米
国にとっての航行の自由」79頁
『読売新聞』2015年5月31日
外務省 HP、「2015 G7エルマウ・サミット首脳宣言 (仮訳)」、平成27年6月8日
『読売新聞』2015年8月12日
『朝日新聞』デジタル、2015年11月23日
Ankit Panda, “South China Sea: US Navy Destroyer Asserts Freedom of Navigation Near Fiery
Cross Reef,” *The Diplomat*, May 10, 2016
阿川 尚之「海洋国家アメリカの夢」、田所 昌幸／阿川 尚之編 『海洋国家としてのアメリカ』 千
倉書房 2013年 3-13頁。
岩松久「米国海軍」、『アメリカ国防・軍事政策史』(日本国際問題研究所 昭和58年) 88頁。
U.S. Department of Defense, “Freedom of Navigation Program Fact Sheet,” March 2015, Historical
Background
Ibid.,
David N. Griffiths, “Catalyst for Confidence: 25 years of INCSEA”
原文では、“Events of October 1962 indicated, as they had all through history, that control of the sea means
security. Control of the seas can mean peace. Control of the seas can mean victory.”

- ³¹ 米務省 HP、“Agreement between the Government of The United States of America and the Government of The Union of Soviet Socialist republics on the Prevention of Incidents On and Over the High Seas”, また、海上事故防止協定については、高橋弘道「海軍軍備管理論」、防衛研究所 研究資料 99RO-6H、1999年、2-3 頁
- ³² 清水隆雄 「米国の国内出動：民警団法とその例外」 『レファレンス』 2007年8月 14 頁及び 24 頁。また、タフトの原文は以下のとおり。
Matthew Hammond, “The Posse Comitatus Act: A Principle in Need of Renewal,” *Washington University Law Review*, January 1997 (Vol.75), pp953-984.