

パナマ運河 中立条約下の諸問題

著者	黒崎 利夫
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	ラテンアメリカレポート
巻	13
号	1
ページ	12-20
発行年	1996-03-20
出版者	アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00006339

パナマ運河

中立条約下の諸問題

黒崎利夫

まえがき

1914年8月に開通したパナマ運河は、77年運河条約が発効した79年10月までの65年間米国が全面的に管理・運営を行なってきた。79年10月からは運河の管理・運営にパナマも参画するようになり、さらに99年12月31日には運河のほか、その周辺(いわゆる運河地帯)にある米軍基地などの諸施設および土地がパナマへ全面的に引き渡されることになっている。それまであと4年弱しか残されていない。

現在のパナマ運河の体制を律する新運河条約は、正式には「1977年運河条約」と称し、署名者の名前にちなんで「カーター＝トリホス条約」とも呼ばれる。これは1903年の「運河条約」(別名「ヘイ＝ビューノー・バリリヤ条約」)に代わるものである。1903年の運河条約は、パナマ独立後13日目に調印されたもので、その第I条で「米国はパナマ共和国の独立を保障・維持する」と規定し、第II条で「運河建設・維持……のため幅10マイルの陸地……を米国に永久に譲与する」等を規定している。また、第III条では「第II条で規定された地帯(いわゆる運河地帯)において、米国はあたかも主権国家としてすべての権利を行使することができ、パ

ナマ共和国の主権の行使を完全に排除する」と定めている。そのうえ、第XXIII条では運河通航の安全保障に必要があれば「米国は警察力、陸軍力および海軍力を行使できる」となっていた。

このような一方的な米国の権利を規定した内容の条約を改訂したものが1977年運河条約で、主として次の二つの条約から成っている。

- (1) パナマ運河条約。いわゆる「運河条約」で、1979年から99年末まで現在の運河の管理・運営、防衛のあり方、すなわち、運河の管理・運営に当たる機関「パナマ運河委員会」の機構・役割、あるいは米国・パナマ両国の権利・義務、条約履行の手続き、その他を規定する。また、運河の通航料金、運河収入からパナマ政府への支払いの種類および金額についても規定している。本条約に基づき99年12月31日正午をもって運河およびその関連施設(軍事基地を含む)をパナマに返還する。それと同時に本条約は失効する。
- (2) パナマ運河の永久中立および運営に関する条約。いわゆる「中立条約」と呼ばれるもの。この条約は運河の中立制度の維持、ならびに2000年以降の運河の管理・運営および防衛について取り決めている。本条約の終期はない。(詳しくは参考資料1参照)

本稿では、運河の管理・運営および防衛の責務が完全にパナマ化される2000年以降、中立条約下でどのような問題があるか、パナマ運河条約の歴史の一部に言及しながら検討する。とりわけ、1977年運河条約に関する米国上院の審議およびその修正は運河の将来に重要な意味をもっていることを指摘する。まず第1節の運河の防衛問題では、米国政府および上院が2000年以降の米国の権利をどのようにして維持しようとしたかを示す。第2節の運河の経済的側面においては、米国の海運などの関係業界がその權益をどのようにして確保したかについて言及する。また、運河の非営利的性格の由来と予想される運河に対する影響についても触れる。最後に、第3節で永久中立の意味を検討する。中立の問題は第1節の防衛問題に密接に関係するが、ここではとくに米国外交の姿勢を明らかにする。

1 運河の防衛問題

運河の防衛については、1979年10月から99年12月31日までは、運河条約（第IV条）の規定により米国およびパナマが、それぞれの憲法に従い対応することになっているが、米国の優位性が定められている。99年12月末に運河条約（第XIII条）により、運河および米軍基地その他の関連施設がすべてパナマに引き渡される。それ以降はパナマのみが中立条約第V条の規定にもとづき、運河の管理・運営と合わせて防衛の責務を全面的に負うことになる。

ここで問題となるのは、米国が2000年以降も運河の中立維持のため独自の判断で軍事的に介入する権利を保持しているということであるが、1903年条約に規定された米国の運河地帯における種々の権利が、77年運河条約により根本的に修正され

たことに起因する。運河条約（第IV条第2項）の規定により米国が運河防衛に関しては第一義的な責務を負うことになっているが、2000年以降、その責務がパナマ側に移り、米国の権利は「中立制度の維持」という文言で規定されているにすぎない。

その結果、1978年春、米国上院が運河条約および中立条約の批准を審議したとき、米国の安全保障の観点から2000年以降における運河の防衛にかかわる米国の権利について議論が集中した。その理由のひとつは米国の法学者リチャード・フォークによると、中立条約の中の文言、例えば中立 (neutral, neutrality)、運河の安全性 (security) あるいは効率 (efficiency) などの用語に関する定義がなく、したがって条文の規定が「あいまい (ambiguous)」なことにある。さらに、フォークは、「この運河条約のあいまいさは (条約改訂) 交渉にとって不可欠である。もし、条約がパナマ側に有利に決着すれば、米国にとって受け入れられないものになる」*1と指摘している。

カーター政府は、「中立制度の維持」という文言により米国の権利は完全に保障されていると説明した。すなわち、条約の交渉に当たった米国代表のひとりであるソル・リノビッツは、上院対外関係委員会で、米国の権利に関しては「全く制約はない」と証言し、ホワイト・ハウスにおける記者ブリーフィングの際には、「運河の永久中立が危険にさらされれば、米国は必要と思われるあらゆる措置を講じることができる」*2という主旨の説明を行なっている。このような議論を重ねた末に、中立条約第V条に注目すべき文言が「条件」(参考資料2 [1] 参照) として挿入された。これは運河の安全な通航が脅かされた場合、米国は運河の通航再開、運河の運営回復のための軍事力の行使を含め、「パナマ政府の事前の同意なしに」*3一方的に無制限の権限を行使することができるというもの

である。

この条件の挿入に対して、米国内でも非難の声が上がったが、カーター政府はこの条件を受け入れて中立条約の批准を確保した。当然のことながら、パナマでも強い反対があり、それに対処するため両国政府は再度交渉を重ね、運河条約に対する「留保」(参考資料2 [2] 参照)として、「米国の行為は非干渉の原則に従い、パナマの内政干渉を目的とするものではない」と定め、中立条約の批准の1カ月後にその批准は完了した。

しかし、この留保は、1999年12月末に運河条約と同時に失効する。したがって、中立条約に対する「条件」のみが永久に生き残ることになる。

この問題について、パナマの条約交渉を指導し、かつその署名者となったトリホス将軍は十分認識していた。すなわち、同将軍は1977年9月7日、ワシントンにおける調印式の席で中立条約の本質について次のように警告した。

「中立条約によってわれわれはペンタゴンの傘の下におかれる。将来の世代が賢明に管理しなければ、永久に干渉の用具になるだろう」*4。

1989年12月の米国のブッシュ政権のノリエガ将軍逮捕のための進攻は、パナマにとってトリホス将軍の警告が実証されたものといえよう。

パナマ国防軍は米軍の進攻後の1990年2月に解体された。今後残されたわずかな期間中にパナマが軍を再組織する動きはなく、むしろコスタリカのように憲法により軍の廃止に向かって進んでいる。歴史的経緯にかんがみてパナマ人の自国軍に対する不信任は非常に強い。90年11月のアンケート調査によれば、72.3%のパナマ人が軍に不信任をもつと答え、75%が軍の再編成に反対を表明している。しかし、軍がなければ、中立条約第V条で規定された運河防衛の責務を果たすことはできない。

パナマが中立条約に基づく運河防衛に関する責務をどのように履行するのかこれまでのところ明らかにされていない。

- *1 Richard A. Falk, "Panama Treaty Trip," *Foreign Policy*, No.32, 1978 Spring. 本稿では *Foreign Policy on Latin America 1970-1990*, Boulder, Westview Press, 1983に再録されたものによっている。したがって、参照ページはこの Westview 版, pp.125-126による。
- *2 同上書 p.125.
- *3 同上書 p.125.
- *4 "Documentos de la lucha panameña y dos nuevos tratados," *Revista Lotería*, Nos.258-260, agosto, septiembre-octubre, 1977, pp.335-336.

2 運河の経済的側面

1. 米国による実質的な支配

パナマ運河を管理・運営する機関は、運河条約(第III条第3項)に規定される「パナマ運河委員会」で、米国政府機関である。同委員会は米国大統領の権限により米国国防長官の指揮下におかれ、そのメンバー(理事)はパナマ代表も含め米国大統領により任命される。運河の管理・運営の諸経費はすべて運河からの収入(通航料, その他)によってまかなわれ、パナマへの支払いもこの中から次のとおり行なわれる。

- (1) 通航する船舶の重量1トンにつき30セント(運河条約第XIII条第4項)
- (2) 無条件の基本的分担金1000万ドル/年(同第XIII条第4項)
- (3) 警察, 道路整備等のサービスに対して1000万ドル/年(同第III条第5項)
- (4) 運河経営の余剰利益から1000万ドル/年を限度とする支払い(同第XIII条第4項)

運河条約の調印当時にこれらの支払い額は年間で6000万～7000万ドルと予想されていた。

米国上院において新運河条約批准審議の際に運河の管理・運営すなわち経済的側面も、大きな議論を呼んだテーマのひとつであった。とくに米国の海運関係業界の不安をかき立てたのは、上記のパナマへの支払いに関する規定であった。

1955年以来、年間の対パナマ政府支払いは約230万ドルであったから、上記の支払は大幅な引上げであった。したがって、この支払いのため当然大幅な通航料金の引き上げが予想されることに米国の海運関係業界は目を向けた。とくに、上記(4)の余剰利益からの支払いは、パナマ運河開通当時から原則(コスト主義で、利益を生む企業とされていない)に修正を加えるのではないかと業界は恐れた。通航料金が引き上げられれば、貨物は鉄道やコンテナなどの代替手段に奪われると、船会社のロビイストは警告した。

このような関係業界からの警告に応じて米国政府は、コンサルタント会社に報告を求めるなどして対応したが、結局、海運業界のスポークスマンであるルイジアナ州出身の民主党上院議員ラッセル・ロングの要求に応じて、通航料金を体系的に外生的要因から切り離す、すなわち、「通航料金はパナマへの支払いをまかなうための収入を生む目的で定めるべきではない」という主旨の文言を運河条約に対する「了解」の中に挿入することにした。

また、ボストン、ニューヨーク、フィラデルフィアなどの港湾の連合体は、19州の51港の代表者から成るワシントンの代表を通じて米国下院に要求し、パナマ運河委員会の米国代表(5人)のうち3人は港湾、船主および海運労働者の代表者とするという譲歩をとりつけた。これによって、米国海運等業界団体の利益はロング上院議員による

解の規定と合わせて確実なものとなった。このようにして米国は、運河に関する運営・管理についても実質的な支配権を維持することになった。

2. 運河の非営利性

さきに言及したパナマ運河の「開通当時の原則」の由来を明らかにする必要がある。このような運河の性格は、中立条約第II条および第III条の規定にある。とくに第III条の「通航料、その他通航および付随的サービス料は、国際法の原則にもとづき、正当、合理的かつ適正なものとする」という規定は、1888年のコンスタンチノーブル条約に由来する。

パナマを代表して1977年運河条約の交渉に直接かかわり、かつパナマ運河委員会の理事を長年務めたフェルナンド・マンフレッドによると、コンスタンチノーブル条約とは、スエズ運河が特定国の利益とされず、すべての利用国に開放されるよう1880年代末のヨーロッパの列強が、エジプトに課したものである^{*5}。この条約によりスエズ運河は国際的な水路とされ、非営利の公共企業体となった。その結果、運河の通航料は諸経費をまかない、資本を償却するのに必要な水準に定められ、利益は計上されないものとなった。エジプトに対する支払いはエジプトがスエズ運河のために提供する資産に対する弁済とみなされる。コンスタンチノーブル条約は、次のように規定している。

[コンスタンチノーブル条約第XII条]

(1888年10月28日)

本条約の諸当事国は、運河の自由利用に関しては平等の原則を適用することにより、諸当事国の何れの国も、運河に関して領土および商業的利益ないし特権を追求しないものとする。(抄訳)

米国は19世紀の半ばから、中米地峡での運河建

設に積極的な関心をもつようになった。1846年、米国はコロンビア（当時はヌエバ・グラナダ）と条約を締結して、パナマ地峡通行の権利を取得した。その当時、米国とイギリスは中米地峡の交通、とくに運河の建設をめぐる激しい競争を展開していたが、米国にはいまだ単独で運河を建設する国力はなかった。米国は、結局は1850年にイギリスと条約を締結し、中米地峡に運河を建設する場合は、両国が協力することを約束した。

米国はその後、単独で運河の建設を意図したが、1850年条約が障碍となっていた。1898年、米国はイギリスに1850年条約の改訂を求めた。当初イギリスは米国の要求に抵抗したが、ヨーロッパの緊張などから米国の要求に応じ、1901年11月18日にヘイ＝ポンスフォート条約を締結して1850年条約を廃棄した。その結果、米国は単独で中米地峡に運河の建設が可能となった。しかし、イギリスは、地峡の通行に関し米国よりも不利な立場に立たされたくないよう、コンスタンチノーブル条約で定められた平等の原則をこの条約に含めることに成功し、ヘイ＝ポンスフォート条約に次のように規定させた。

〔ヘイ＝ポンスフォート条約第三条〕

（1901年11月18日）

米国は運河に関し、スエズ運河の自由通航のため、1888年10月28日調印のコンスタンチノーブル条約に規定された中立性を基準とするものとする。（抄訳）

米国は1903年にパナマと運河条約を締結して、今日の運河を完成させたが、その条約の第18条にコンスタンチノーブル条約の原則が次のとおり盛り込まれている。

〔パナマ運河条約第XVIII条〕

（1903年11月18日）

運河は、1901年11月18日米国およびイギリス

との間で締結された条約に定める条件にもとづき永久中立とし、かつ自由通航に供されるものとする。（抄訳）

このような歴史的背景に由来するパナマ運河の非営利性から、さきに言及したように1999年まではパナマへの支払いの増加を目的とする通航料等の値上げは厳しく抑制されることになった。要するに、パナマ運河は利益を追求しない非営利企業体ということである。

さて、運河の管理・運営が完全にパナマ化される1999年末以降についても、マンフレッドによると、中立条約第三条の規定にもとづきパナマは非営利企業体という運河の性格を維持しなければならない。その結果、パナマが将来商業ベースで運河の管理・運営に関して第三者の協力を得る可能性はほとんどなくなった*6、という。非営利の企業に投資をする企業はないから、運河をジョイント・ベンチャーとして運営する可能性は、はじめから奪われているといえる。

さらに、運河の非営利性という問題に加え、ここでも条約の文言の「あいまいさ」を指摘することができる。マンフレッドは、中立条約第三条で規定される運河の通航料、その他の料金に関する「正当 (just)、合理的 (reasonable)、公平 (equitable)」はどういうものか、また「運河の効率 (efficiency)」とは何か定義がない、と指摘している。これらの文言は条約交渉の最終段階で米国側の代表が挿入したが、パナマ側はこの重要性について気がつかなかった*7、とマンフレッドは述べている。

この問題は、米国上院で追加された中立条約第三条の了解（参考資料2 [1] 参照）の規定にかかわるものである。すなわち、パナマは運河の通航料金引き上げの必要に迫られたとき、自国の貿易のみでなく、米国の通商上の利益の極大化 (maxi-

mizing) に配慮することが要求され、ここでも用語のあいまいさという難問に直面することになる。

もう一つの重大な問題は、運河条約とは異なり、中立条約には紛争解決に関する規定がないことである。そのため、条文の解釈をめぐる両国が対立することもありうる。そのような場合、経済的、軍事的に圧倒的な力をもつ国が一方的に判断を下す可能性は十分ある。

マンフレッドは、米国はパナマが管理・運営する運河の「効率」に関して一方的判断を下すかも知れないと不安を表明し、またパナマが主権を行使して通航料金を引き上げれば、中立性違反と称して米国が干渉することもありうる^{*5}と述べている。別な表現をすれば、パナマ運河が経済的に競争力を失えば、米国はパナマに代わって運河の管理・運営を引き受けることができる。中立条約第III条に加えられた了解は運河の経済的側面に重大な影響力をもつと思われる。

*5 Fernando Manfredo Jr., "The Future of the Panama Canal," *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, Vol.35, No.3, Fall, 1988, pp.119-121.

*6 同上論文 p.123.

*7 同上論文 pp.118-119.

*8 同上論文 pp.112, 118.

3 永久中立の意味

一方、運河の中立性についても言及の必要がある。さきに触れたコンスタンチノーブル条約には「中立」という文言はないが、次のような規定がある。

[コンスタンチノーブル条約第I条]

スエズ運河は、平時・戦時を問わず船舶の種類、その国籍を問わず常に開放されるものとする。本条約の当事国は、平時・戦時を問わず運

河の自由通航を妨害しないことに同意する。運河は絶対に封鎖されないものとする。

これは、平時・戦時を通じ、船舶の種類を問わず、無差別に運河の自由通航を保障するというもので、中立条約第II条の規定にはほぼ対応している。

コンスタンチノーブル条約第I条の意味は、運河を国際水路として中立性を維持し、「運河の要砦化(軍事基地の建設)」をしないというものであるが、米国は、単独で運河建設を可能にするためイギリスと締結したヘイ＝ポンスフォート条約において、運河防衛に関してはコンスタンチノーブル条約の適用を排除し、要砦化(基地建設)をイギリスに認めさせた。これは、当時の国際情勢下における米国に対するイギリスの譲歩であった。

一方、コンスタンチノーブル条約はスエズ運河を国際水路としたが、米国はモンロー・ドクトリンにもとづき米国が建設する中米地峡運河の国際管理には反対した。運河の国際化は外国の介入をまねくというのが米国の主張で、運河の安全を維持するため、米国はカリブ諸国に対して警察官の役割を果たす必要があると考えた。

1956年エジプトのナセル大統領によるスエズ運河の国有化宣言がスエズ危機を引き起すと、ダレス米国務長官は、スエズ運河問題はコンスタンチノーブル条約の枠内で解決をはかるべきだとしつつも、国有化がパナマに飛び火するのを恐れ、パナマ運河はスエズ運河とは異なると主張した。すなわち、スエズ運河はすでにコンスタンチノーブル条約により国際化されているが、パナマ運河は1901年および1903年条約という二国間条約に由来するものであるから、米国に独占的支配権があると、ダレスは主張した。

1964年1月、運河地帯においてパナマ国旗掲揚をめぐる暴動が発生すると、米国政府はパナマが運河条約改訂を促進するため問題の国際化、す

なわち国際連合への提訴をはかろうとしたのを阻止し、ジョンソン大統領は、運河条約の改訂交渉をはじめると同時に、海面式運河建設の調査を承認した。

一方、1973年パナマのトリホス将軍は国連安全保障理事会をパナマ市で開催することに成功し、パナマの要求をラテンアメリカ全体の要求として運河条約問題の国際化を実現した。しかし、トリホスの意図は運河の国際連合または米州機構による管理ではなく、パナマ運河問題を国際問題として、パナマの要求、すなわち1903年条約改訂を実現することにあった。

このような経過を経てようやく米国は、パナマ運河を1999年末にパナマへ引き渡し、かつその中立を永久に保障することに同意した。しかし、米国は第三国が運河問題へ関与するのを回避したいとの要求は強く、結局は米軍撤退の99年末以降も永久中立制度を保障するという規定により、防衛の権利のみならず、運河の管理・運営など経済的側面についても実質的に権利を維持することになった。

むすびにかえて

パナマ運河の軍事的資産としての価値は、第2次大戦終了の時点からすでに大幅に低下したといわれている。さらに、冷戦構造の崩壊した今日、運河の戦略上の地位は著しく低下した。これに代って、運河の経済的重要性に今後は注目する必要がある。北米自由貿易協定 (NAFTA)、南米南部共同市場 (メルコスール) の発足など、米州大陸全体を包含する自由貿易地帯 (FTAA) 形勢の期待の中で、米州大陸間の経済・貿易関係は急速に拡大している。

また、アジアにおいてはアジア太平洋経済協力

会議 (APEC) やアセアン自由貿易地域 (AFTA) の進展など、世界的な貿易自由化の流れの中で米州大陸とアジア太平洋地域の経済交流も急速に拡大している。一方、今日の米国の貿易依存度 (GDP に占める輸出入額の割合) は25%余に達し、25年前の水準の2.5倍に拡大している。

このような状況において、米国はパナマ運河を従来の安全保障の観点からではなく、経済的資産として重視することになるだろう。

パナマは、1979年10月の77年運河条約発効と同時に鉄道および港湾の引き渡しを受けたが、現在それらの施設は非常に劣悪な状況にあり、かつ運河防衛という責務を果たすべき軍も保持していない。このような状況にかんがみると、2000年以降も米国が引き続き運河に関して実質的な支配権を維持していく公算は小さくないと思われる。

〔参考資料1〕 中立条約 (1977年9月7日) (主要条文のみ、抄訳)

第I条 パナマは本条約に規定される制度にもとづき、運河を国際水路としてその永久中立を宣言する。

第II条 パナマは、平時・戦時を問わず、艦船の国籍を問わず、平等無差別の条件で安全に通航できるよう運河の中立を宣言し、通航の条件あるいは料金に関して差別を行わない。以上は次の事項に適用される。

第III条(2)項にもとづく通航料、その他通航および付随的サービス料の支払い。

第III条 パナマ運河の安全、効率および適切な維持のため、以下の規則が適用される。

- (1) 運河は正当・公平・合理的な規則にもとづき、効率的に運営される。
- (2) 通航料・その他通航および付随的サービス料は、国際法の原則にもとづき、正当、合理的、公平かつ適切なものとする。

第IV条 パナマおよび米国は本条約にもとづく運河の中立制度を維持することに同意する。この制度は両当事国間で締結された他のすべての条約が失効した場合でも、運河の永久中立確保のため維持されるものとする。

第V条 運河条約失効後は、パナマのみが運河を運営し、その領土内の軍事力、防衛基地および軍事施設を維持するものとする。

〔参考資料2〕 米国上院の修正、条件、留保および了解

(主要条文のみ、抄訳)

(1) 中立条約 (1978年3月16日)

(a) 修正

(1) 第IV条の末尾に次の文言を挿入する。

本条約の一部として次のとおり追加する。

中立条約にもとづき、パナマおよび米国は、パナマ運河がすべての国の船舶に開放され、その安全を保障する責務を負う。この原則の正しい解釈は、両国のいずれもがそれぞれの憲法上の手続きにもとづいて中立制度に対するあらゆる威嚇から運河を防衛し、従って運河あるいは運河を平和裏に通航する船舶に対するあらゆる攻撃あるいは威嚇に対して行動をとる権利を有するというものである。

(b) 条件

第V条の規定あるいは本条約の他のいかなる規定にもかかわらず、もし運河が封鎖され、あるいはその運営が妨害された場合、米国およびパナマはそれぞれ独自にその憲法上の手続きにもとづき、パナマ共和国における軍事力の行使を含め、運河の再開あるいは運河運営の回復に必要と判断される措置を講ずる権利を有する。

(c) 了解

(1) 本条約第III条第1項は、運河の通航料を改訂する際には事前に、かかる改訂が本条約の両当

事国の貿易形態に及ぼす影響に配慮するものと解釈し、中立制度に合致するよう次の事項を考慮する。

(A) パナマ運河の操作・維持コスト。

(B) 他の交通手段と運河の競争力。

(C) 両当事国のそれぞれの海運業の利益。

(D) ……

(E) 国際通商極大化という両当事国の利益。

(2) 本条約第IV条の「この条約で規定された中立制度を維持すること」とは、本条約の両当事国のいずれかがそれぞれの憲法上の手続きにもとづき、いかなる威嚇に対してもパナマ運河を防衛するため一方的な行為を、そのような行為を講ずる当事者の判断で講ずることができるということを意味する。

(2) パナマ運河条約 (運河条約) (1978年4月18日)

(抄訳)

留保

非干渉の原則に従い、パナマ運河が開放され、中立、安全、何時でも利用できることを保障する権利にもとづく米国のあらゆる行為は、パナマ運河条約、中立条約批准決議事項に従い、同運河が開放され、中立、安全、何時でも利用できることを保障するという目的のためだけのもので、パナマの内政干渉あるいはその政治的独立ないし主権に対する干渉の権利を目的とするものではなく、あるいはそのように解釈すべきではない。

〔主要参考文献〕

(1) 黒崎利夫「パナマのナショナリズム——1977年運河条約の落す影——」(『ラテンアメリカ・レポート』Vol.5 No.4 1988年12月。

(2) *Revista Loteria*, No.191, Panamá, Octubre de

1971.

- (3) Walter LaFeber, *The Panama Canal: The Crisis in Historical Perspective*, New York, Oxford, Oxford University Press, 1977.
- (4) George D. Moffett III, *The Limits of Victory: The Ratification of the Panama Canal Treaties*, Ithaca and London, Cornell University Press, 1985.
- (5) William L. Furlong and Margaret E. Scranton, *The Dynamics of Foreign Policy Making: The President, the Congress, and the Panama Canal Treaties*, Boulder and London, Westview Press, 1984.
- (6) William L. Furlong, "Panama: The Difficult Transition towards Democracy," *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, Vol. 35, No.3, Fall 1988.
- (7) Mark Falcoff and Richard L. Millett, *Searching for Panama: The U.S.-Panama Relationship and Democratization*, Washington D. C., Center for Strategic and International Studies, 1993.
- (8) John Major, *Prize Possession: The United States and the Panama Canal 1903-1979*, Cambridge and New York, Cambridge University Press, 1993.
- (9) Richard L. Millett, "Preparing for the Year 2000," in Mark Falcoff and Richard L. Millett, *Searching for Panama: The U.S.-Panama Relationship and Democratization*, Washington D. C., Center for Strategic and International Studies, 1993.

〔付記〕 本稿は平成6年度研究会「中米：地域紛争から地域協力へ」の成果の一部である。

(くろさき・としお/日本貿易振興会 調査役)