

中日關係史話

(一)

斷航·復航

●馬樹禮（總統府資政）

前言

風聲鶴唳四面楚歌

一九七二年九月廿九日中日宣佈斷交後，經過我駐日大使館與日本外務省及日本駐華大使館與我外交部兩個多月的商談，結果由我國成立亞東關係協會，於同年十二月廿六日，與日本成立的財團法人交流協會，在台北簽訂了一份協定，並經次日我國沈昌煥外交部長與日本二階堂進官房長官分別聲明對此一協定的認可，這就是中日斷交後繼續維持兩國間實務關係之依據。根據協定中規定，中日兩國可在對方互設辦事處，以取代過去的使領館，並各置代表一人（日本稱所長），以承續過去大使的任務。我就在一九七三年一月廿六日，隻身搭乘華航班機飛往日本，就任亞東關係協會的首任駐日代表，並且一駐就是十二年多。

我到了日本，因為原有大使館的館舍和大使官邸，都已奉命交給日本外務省代為保管，大使館裡稍有價值的東西，包括尚能駛用的汽車和大

使館邸的地毯之類，都已全部運回國內。我先在東京王子大飯店開了一間雙人房，暫作棲身之所，並向車行租了一輛日產座車，期以代步。一週後，才搬進租來的一層五十七坪公寓作為寓邸，

同時因為教育部所派的宋越倫文化參事奉調回部，並未派來繼任人員，於是就把他所留下的一輛「賓士」，調作代表的座車。至於代表處的辦公室，則已先租賃每層二百坪的「平和堂」大樓的二、三、四樓，並於一月四日就搬進辦公，（部裡的主辦人員原先只准租賃兩層，經我赴任前在合力爭，才獲准增租一層。）除了二樓全層作為對外簽發證照使用之外，其餘包括會客室、會議室、館長、副館長、外交部、經濟部、教育部、新聞局、僑委會以及其他所有機構的人員，都得擠在三、四兩樓辦公。幸好大使館和各部會留下的人員很少，辦事處連當地的僱員在內，只有三十多人，就這樣的承接下過去大使館和國內各部會駐日單位的全部業務。

在當時，主觀的條件已是如此的淒涼，客觀的環境更是無比的惡劣。不僅是一面倒向中共的田中內閣盛氣凌人，根本無視我們的存在，日本

民間的大陸熱也表現得如火如荼，日本的報紙對我們的消息全盤封鎖；再加上少數附共的華僑，以「僑會正常化」為口號，到處煽風點火，搶奪我們的僑團，真可說是風聲鶴唳、四面楚歌。

所幸我們的全體同仁，員額雖少，但卻都能抱著患難與共的精神，人人充滿高昂的鬥志。不僅是不分彼此、不分晝夜，通力合作、相互支援，而且還主動的放棄我國國定假日的休假，即使農曆元旦，我們都照常辦公（這樣一直維持了五年），對所有的申請證照，一律於廿四小時內辦好發出，同仁深夜加班，亦均毫無怨言，對日人親共慢我的言行，和劣僑侵犯僑會公產的行動，則不計後果的勇敢的予以反擊。這樣的做法，不僅博得外間對我們辦事精神的一致肯定，而且也樹立了我們應有的威信與尊嚴。

根據雙方協定的規定，我們駐派日本的人員，只限三十個名額。除了東京、大阪、福岡三地的館長、副館長、及證照、事務、電務人員之外的，能辦政務的已沒有幾人。而且，依據協定，兩協會都是民間團體，我們協會的人員，一律要以一般僑民的身份，向各地區公所登記，領得的是



①

①馬樹禮偕夫人（左一、左二）與日本棒球名將王貞治夫婦合影。

②馬樹禮偕夫人（右二、右三）早年參與京濱區華僑國慶大遊行時留影。



②

僑民居留證。依日本的法律規定：外僑住滿一年，如要延期居留，申請時一律要到區公所去捺取指紋（打手印），協會的代表、副代表亦不能例外。在我們力爭無效之後，為著保持國家的尊嚴，我們向外交部報准，所有的部派人員，每年居留到期，一律攜眷回國重行申請再來。時間和金錢的浪費，可想而知。此外，我們對外行文及簽證證照，只能用「中華民國駐韓大使館」的名義，蓋的也是駐韓大使館的印章，為此我選被京都的兩個異議份子，以偽造文書罪名，向法院提出控訴。諸如此類的逆境，可說是不勝枚舉，處此情形之下，我的既痛且恨的心情，實非筆墨所可表達。

唯一最有力的籌碼

記得我在赴任之前，曾向國內某位先進請益，這位我們所尊敬的大老坦白的告訴我：「你這一次去，可說是跳火坑的，至少不會有人懷疑你是有意謀取這個差事，只有大膽的做就好了，失敗了也沒有人會責備你。」到日本後，我一面記住這位長者贈言，一面也深深體會到所謂「忍辱負重」的真義，只有面對現實，盡心竭慮，研究如何打開面對的嚴酷局面，以開拓未來的光明境地。這時候，我國的經濟尚未起飛，每年對日貿易只有三十多億美元，在政治上還不足以發揮有效的影響作用。在大使館裡，外交部留下的人員，只有林金莖政務參事一人，亞東關係協會東京辦事處成立後，改以顧問名義，（後升任副代表，現任台北駐日經濟文化代表處代表）繼續辦

理政務工作。林金莖兄對國際法造詣甚深，對日本的瞭解既多，在政界的交遊亦廣，對如何才能打開這一局面，除了我們兩人之外，還找了中央日報駐日特派員黃天才兄等對日本真有瞭解的人，一再研商，結果認為：（一）日本是「議院內閣制」國家，內閣總理，固然一定要由國會議員擔任，所有閣員也都是國會議員（極少例外），因此我們的工作，必須以國會為主要對象。（二）執政的自民黨那時有五大派四小派，日本內閣差不多每年都要改組一次，凡是國會議員，每人都有做各省、廳的大臣和政務次官機會，我們要在國會的各派閥中，普遍的多交朋友，不可期望以結交少數領袖就可為我國解決問題。（三）日本政界元老親我者尚不乏人，我們應加緊聯繫，同時年輕一輩的少壯議員，對當時日本首相田中角榮的金權政治多反感甚深，加以他們思想反共，政治上尚未成名，較易交往，我們要把握此一機會，多與各派閥裡年輕的眾參議員來往，建立友情，將來必可成為反共友我的主力。（四）日本是以經濟掛帥的國家，對財界人士的聯絡，也不可忽視。（五）應對文化界多加聯絡，以利工作的推行。（六）中日斷交已四個多月，日本還讓漆著中華民國國旗的「華航」班機，照常飛行於台灣與日本之間，足見其對此一航線的重視。日本為著要和中共簽訂航空協定，必定急著要和我們談判新的「航約」，如果我們要在政治上有所突破，航空問題可能是唯一的最有力的籌碼。

我們就本著這個結論，日夜奔走，普遍的拜訪日本老、中、青的友我議員，所得的印象是他

們對田中首相和大平外相的媚共作為，一概不以為然，使我們不僅增加了勇氣，而且還充滿了信心，認為只要我們能主動的掌握此一客觀形勢，善為運用手中的籌碼，則前途大有可為。果然，後來鬧成軒然大波的「斷航」與「復航」，就成為中日關係突破的轉捩點。亞東關係協會在日地位的提升，中華民國和日本間關係之改進，可以說，都是由「斷航」一著所換來的。爰特就手尚存的資料及記憶所及，把這段經過，照實的敘述下來，以供關心中日關係的專家學者參考，並為中、日外交史上留下一頁片段的紀錄。

斷航

堅決立場不再容忍

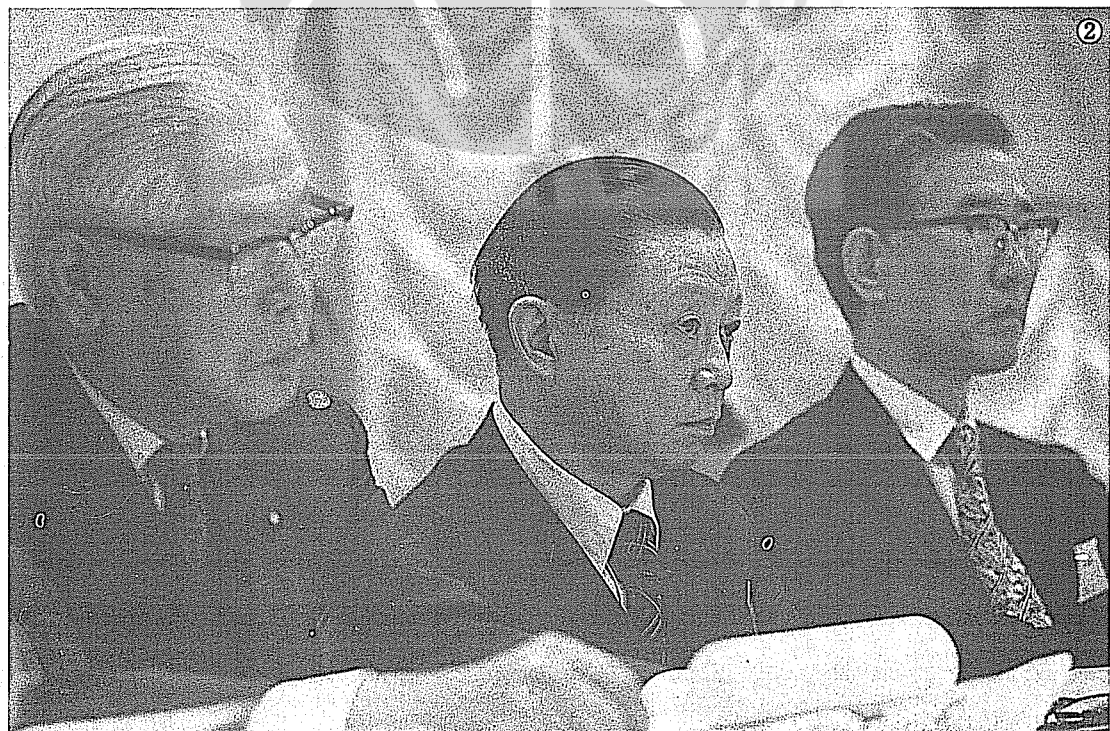
一九七三年三月十四日，日本自民黨友我議員一五二人組成的「日華關係議員懇談會」宣告成立，以日本政界號稱「三賢人」之一的前文部大臣後兩任眾議院議長的灘尾弘吉為會長；「懇談會」就在成立的當天，在自民黨本部召開會議，邀外務省亞洲局長吉田健三及另一位剛從大陸回來的條約局長高島益郎報告日華關係，我和林金莖副代表也應邀參加。會議中日華議員懇談會的議員集中火力，抨擊日本政府不該把我大使館的館舍交給中共。我在講話中除了譴責日本外務省擅把我們的館舍交給中共使用之外，並大膽放言：如果日本再進一步妨礙到我國中華航空公司

的航權，我方必然不能再事容忍，我們將確保中華民國的第一航權，不再讓日本的飛機飛越我們



①馬樹禮（右）在東京寓所接見佐藤榮作。

②右起：日本衆議院議長灘尾弘吉、馬樹禮代表、東大名譽教授日華民族文化協會會長宇野精一合影。



的飛行情報區及防空識別區。這時中日關係已經跌到了谷底，日本朝野正鬧著大陸熱，根本否定我們的存在，同時日本的報紙，對於我國官方的發言，一向是隻字不提。沒有想到我這段話，第二天日本各報竟以顯著版面，報導出來，而且外國的新聞通訊社也發出電訊，國內的報紙亦有譯載。我是駐日代表，對於這樣重大的問題，既未奉指示，也未得授權，就大放厥詞，實有不按牌理出牌之嫌。果然，次日即奉外交部電詢實情，我就把我的講詞覆覆，外交部對我的說詞，並未提出糾正，益增我的勇氣。尤其是有一些極端反共和反田中角榮首相的日本議員們，對我的發言大加讚賞，鼓勵我要堅持到底，並告訴我他們會全力支持（趙自齊兄在台北見報亦來函為我加油）。待我返國述職，面報外交部沈昌煥部長和行政院蔣院長經國先生，又獲得他們的百分之百的認可，益予我以莫大鼓勵。

原來我在返國之前，曾去拜訪田中內閣中的主角愛知揆一大藏大臣（田中派），愛知主動的提出他對中日關係，頗具信心，並已告訴運輸大臣新谷寅三郎對中日航空問題，一定要堅持立場，近有中共使用成田機場、「華航」使用羽田機場之議，雖然尚未定案，但不失為解決此一難題的有效之道。我坦誠的告訴他，恐怕問題不在機場，而在是否可以讓揹著國旗的「華航」飛機照常飛行於日台之間。我於返日之後，隨即把我政府的決心，透過議員懇談會告知大平外相，數日後議員懇談會的幹事長玉置和郎參議員來告，謂當他把我們的立場轉知大平外相時，大平至表驚

異。同時我外交部發言人柳鶴圖正式發表聲明，略謂：「……若日本政府真的屈服於中共之壓力而讓步，不允我中華航空公司的飛機繼續中日航線，我國政府不惜放棄中華航空公司飛往日本及通過其飛行情報區（FIA）之權利，而同時基於相互之原則，亦將採取相對之措施，不允日本飛機飛到台灣以及通過我國飛行情報區，未經允許而侵入我航空識別區者，均列為不明飛行物體處理，由此而產生之一切後果，當然須由日本政府負責。」至於如何才能維持這條航線，我在國內曾與各有關單位商討，達成下列四點共識，並報奉核可。即（一）、我中華航空的飛機一定要能在東京起降，（二）繼續享有以往的延遠權（即經東京再飛往美國），（三）、中華航空公司的名字不能改，（四）、飛機上的國旗不能動。

原來日本和中共的如意算盤，是要我們另組一個民間航空公司，並盼這個公司能在香港註冊，以示與中華民國並無關係，這個公司的飛機，祇能飛航於台北與福岡之間，而今我們竟提出如此強烈的條件，實出他們意料之外。

但是權衡利害，不僅中日之間的這條航線是日本最賺錢的黃金路線；而且日本飛往香港、東南亞、中東和歐洲的飛機，每週有一百三十二個班次，連同其飛往琉球附近石垣島十六個班次的國內班機，都必須飛越我們的防空識別區，而我們只有飛往美國的五個班次，要飛經日本的上空。如果真的和我們絕裂了，他們的飛機不能通過我們的上空，則每班飛機必須繞道菲律賓，多

飛將近一個小時，其損失之大，是不可想像的。所以對我們的條件，既不能接受，亦不敢拒絕，只有一方面去乞求中共的同情，作為談判的籌碼，一方面則繼續維持現狀，讓兩國間的飛機照常飛行。其和中共間的航空協定，也只好延期締結。

在此期間，我們分訪「懇談會」的有力議員，不僅獲得他們一致的支持，並且還有好多人主動的分別向田中首相和外務省施加壓力，同時也在他們的安排下，我們分別與外務省事務次官法眼晉作和運輸省政務次官佐藤文生先後晤談，面告我們的堅決立場，日本知道事態嚴重，不敢造次，一拖就是三、四個月。

荒繆措施豈能坐視

七月間，日本參議院議長河野謙三訪問大陸歸來，聲言在北京曾與周恩來懇切商談航空問題，並有珍貴的禮品帶給田中。果然日本交流協會理事長板垣修隨即於八月七日約我晤談，正式面告：「日中（共）航空協定」即將開始正式談判，特將日本的方案密告我方，並再三叮囑，萬勿對外洩露，尤其不可告知「懇談會」的議員，以免受到親中共議員們的阻撓。隨後板垣即取出其攜來的備忘錄朗讀：「日本政府對日台間的航空問題，希望在實質上能維持接近舊有之狀況，日本現正檢討幾個方案，當然，要作成一方案，而不致影響到日台間的航線並非易事。日本政府現在擬出一個解決辦法，如果中華民國政府能夠配合，主動採取措施，則日本即向北京提出，期其

實現。此方案之內容是：由中華航空公司向日本提出如下聲明，如獲日本同意，則隨『日中（共）航空協定』而發生的日台空路問題，即告解決：（一）、將中華航空之名，改爲其他適當名稱，（二）、代理店、機場櫃檯及飛機檢修業務，日方如有意代辦，可委託日方代理，（三）飛往日本之飛機，不使用青天白日旗之標誌。」板垣並補充說明，這一方案，已獲大平外相了解，如我同意，則目前日台間之班機及延遠權均可維持。從板垣的話，就知道這顯然是河野在北京已求得周恩來的同意，對於我們的四個條件，接受了兩個，即可以在東京起降及保持飛美的延遠權；拒絕了兩個，即中華航空公司必須改名，飛機上的國旗必須去掉。他要把這些條件作爲是我們主動向他提出，並且還要我們對「懇談會」的議員保密，可見得日本政府已經深感「懇談會」壓力之可懼，而又太過低估了我們的決心和人格，誤認我們不但可以妥協，而且還可出賣熱心助我的「懇談會」議員。當然對於日本這種一廂情願的想法，我們是不會同意的，於是只有再拖下去，日本與中共的航約既不能簽，我們與日本間的航線還是照常維持。

就在這個月的下旬，我國觀光局派遣一個代表團來日，目的當然是推展我國的觀光事業。代表團舉行一個酒會，並準備了我國民族舞蹈等餘興節目，廣邀日本所有大小旅行社及與觀光有關事業單位「光臨」。也許因爲這時日人的「大陸熱」正在狂燒，或者對於我們維持尊嚴的決心太過低估，竟然有十八家旅行社，包括日本運輸省

關係企業的「交通公社」在內，聯名通知各旅行社，謂「中華民國」已不存在，台灣只是「中華人民共和國」的一省，希望各旅行社不要參加這一酒會。我們見到這一極不友好而且極盡侮辱性的通函，並沒有報部請示，立即作出兩項決定：（一）、函知這十八家旅行社，限定在這個月底以前，向東京亞東關係協會道歉，並聲明撤回聯署，期滿如不照辦，則亞東關係協會將不再接受他們送來的任何簽證申請。（二）、鼓勵這十八家旅行社以外的小旅行社組織一個「日華觀光協會」，凡是該會的會員，對其送來的一切申請，均特予便利，優先處理。

當我們做這決定的時候，有人很擔心：（一）、這十八家都是規模較大的旅行社，如此一來，會不會影響到日本來台的觀光旅客；（二）、「交通公社」的後台是日本運輸省，我們這樣做，會不會導致日本政府的干預，影響到亞東關係協會的工作開展。我們研究的結果，認爲：對這十八家旅行社荒謬措施，絕不容坐視，這是原則問題、國格問題，不應計較其他利害。何況我們不是拒發日本人的入境簽證，只是拒收這十八家旅行社的申請，對其他的旅行社的來件，我們還特予優遇。也許是太過低估了我們，或者是他們爲著媚共，立意要抵制我們，到了月底，只有一家旅行社來函，表示歉意，並聲明撤銷該函的署名。於是，九月一日開始，我們斷然拒收這十七家旅行社送來的一切申請，這時他們才曉得我們是玩真的，於是只好把手裡接下的生意，轉移給「日華觀光協會」會員的一些小旅行社，以後一直是這麼

做，白白犧牲了辦理日本來台旅遊手續的大筆利益。

可能是日人對我們這樣的說到做到，有了警惕，於是在航空方面，又於九月十八日由日本外務省政務次官水野清衆議員向我提出，由水野借外務省中國課長國廣道彥及審議官一人，于十月八日到馬尼拉與我外交部楊西崑次長或中央黨部張寶樹秘書長正式交換有關航空及其他問題之意見，同時並可就姬鵬飛訪日及大平外相訪蘇事，非正式提出資料，供我參考（後者顯然是誘我往談），這個提議又被我外交部斷然拒絕，外交部在覆電中說：「中日航線問題，我立場明確堅定，決不改變，執事代表我政府已將我立場明確告知日方，我之立場既不改變，水野實無與張秘書長或楊次長晤談之必要……」。我們的對日外交最忌的就是管道多出，外交部的覆電不僅態度堅決，而且充份肯定對日交涉只有「亞協」這一條線，使日方無隙可乘，對我來說，算是莫大的鼓勵，因之也就益增我的勇氣。

廣大接觸壯大聲勢

在這期間，我們日以繼夜的分別和日華議員懇談會的議員們作全面性廣泛接觸，並邀請他們組團訪華，俾對中華民國作進一步的了解，更可藉此壯大我們的聲勢，終於在九月卅日（一九七三年），由「懇談會」所組成的包括自民黨各派系七十一位衆參兩院議員的訪華團，偕同秘書三十五人，記者十五人，正式前來我國訪問。這樣一個龐大的議員團到一個剛於一年前宣佈斷交的

國家去訪問，雖不能說是絕後，至少可以說是空前的。當我們進行組團的時候，有些「日本通」認為是絕不可能的事，但是出乎他們的意料之外，終於如期成行了，對此當然引得日本各界的極端重視，而且東京羽田機場的海關與入出境管理人員，從此也對原為一個民間機構的亞東關係協會另眼看待了。在議員團訪華期間，日本各大報無不以其重要的篇幅，逐日報導其在我國的活動情形。十月三日，訪問團回到東京，四日即由團長灘尾弘吉、副團長中川一郎、藤尾正行眾議員和總幹事玉置和郎參議員在東京的一間旅館開室約見外務省事務次官法眼晉作，面遞一份訪問團「要請書」，並且正告法眼：(一)、鑒於中日兩國間之旅客日益增加，現在飛行日台間的航線應該維持現狀，不可變更。外傳中共提出的要求，乃是對於日本的內政干涉，違反日本國家之權益，絕不容許。(二)、在日「中」建交之共同聲明中，明確寫著：對於中共所主張台灣是「中華人民共和國」的一部，日本只是「理解」，而非「認可」，是以在與台灣之間，一直還是維持著現有交通與航空的現狀。(三)、日本政府今後如果要與中共締結航空協定，必須先送自民黨的有關單位，要經先經執政黨的核准，才可以提出。次日，日本各大報及外國通訊社均作了詳細的報導。因為「日華關係議員懇談會」等於自民黨裡一個負責協調「日華關係」的組織，這時會員又增加了很多，人數增至幾近百名，這時會員又增加了很多，不能不予重視，從此日台航線問題，就移到自民黨來，變成自民黨內的一項重要課題了。

此時，在自民黨內屬於「運輸族」的議員，各有各的背景，各有各的想法；有的希望日台航線早日解決，俾與中共間的航線早日開航，有的希望「日本航空公司」不得再飛行日台航線，俾「全日空公司」或「東亞國內航空公司」能夠取得這條航權。唯有「懇談會」——尤其是其中屬於「青風會」的年輕議員，站在親我、反共、反田中的立場，唯恐我們會和日本政府妥協，他們不僅於十一月十三日結集「青風會」少壯議員十七人（這些人現在很多已成爲派閥領袖及總理、議長和大臣級的政要）往晤田中首相，要求不得因締結「日中（共）航空協定」而改變日台航線，並選痛責田中首相忘恩負義，貽笑國際，應該引咎辭職。甚至還同時向我們建議，要我們即刻就以戰機威脅日本通過我國上空的飛機，以使日本有所警惕。

十一月十二日我旅日各縣、都、道、府的華僑總會、同鄉會、職業公會等共七十九個僑團，在全日本「中華聯合總會」的領銜下，以特大字的顯目標題——「我們堅決主張日華航線維持現狀」，於發行量二百多萬份的產經新聞第四版刊登全版廣告。因爲日本報界向例是不刊「政治廣告」的，此舉致被日本新聞界認爲是日本新聞史上前所未有的事例。尤其是在日本各大報諂媚中共唯恐不及的當時，竟然有這樣的對中共責難備至的巨幅廣告出現，引起了日本朝野深切的注意，對日華關係議員懇談會來說，當然更是莫大的鼓勵。親我的議員紛紛來函或打電話來表示他們知道旅日的全體華僑都是站在中華民國的一邊，益

增他們的信心。廣告中列舉理由，指責日本不應接受中共的無理要求，他們並且還動之以情：「……自從中日兩國斷交……大使館屋頂的青天白日旗降下來了，我們華僑有如白晝中失去太陽一般，茫然無所適從，欲哭無淚，欲豪無聲，一種絕望感籠罩心頭……」使日人深爲感動。同時，在國內方面，代表官方的外交部沈昌煥部長，代表亞東關係協會的張研田理事長，代表民間的各界民意機構，也都紛紛發表聲明，一面譴責日本政府，一面表示我們的決心，使得日本政府知道了事態的嚴重，於是一拖又是四個多月，日台間的航線照常飛行，「日中（共）航空協定」還是無法締結。

中共急於對日通航

在這期間，中共不僅急於要與日本通航，而且因爲和加拿大已經簽了航約，與美國也正在談判，如果日台間的航線不能解決，則日美航約也就不能締結，如此則它和美、加間的通航也無法實現。所以中共和日本政府及日本親共份子，自然不會全無動作。

十一月下旬，促成日本和中共建交的主角「日中總合貿易覺書」（即所謂「貿易覺書」）之日方代表人岡崎嘉平太訪問大陸，十一月廿八日見了周恩來，周恩來即通過岡崎向日本施加壓力，要日本早日和中共締結和平友好條約和航空協定。同日親共的日本社會黨議員鈴木力在參議院預算委員會就大平外相對日中（共）航空協定之遲遲不作決定，提出質詢，大平答以「日中（共

(一)航空協定之締結不僅是日中(共)兩國之間的問題，而且是一國際問題，影響到英、法、加拿大諸國經日本飛往北京的航線，所以應該早日解決。「次日(廿九日)晨間七時，日本之中央電視新聞，即報稱大平外相宣稱日中(共)航空協定可能於年內解決，至遲明年一月一定可以簽訂，並稱大平已有腹案。我們對此一報導，一方面分洽友我議員，警告外務省不能輕舉妄動，一方面向內閣調查室新任室長富田朝彥及次長原富士男探詢內情。原富士男曾任日本駐華大使館公使，對我素甚友善，告以外務省派赴大陸交涉航空問題的審議官中江要介曾向他透露：大平之發言係被動的答覆，最近並無具體談判或接觸。惟大平確有急於締結日中(共)航約的意願。倘使中共可以同意「華航」不必改名換旗，則大平可能迅速親往大陸作整體的解決。

可能是大平外相已經得到訊息，有把握獲得

中共的同意，所以就在一九七四年一月初，悄悄地去了北京，名是爲了五日和中共簽訂「日中(共)貿易協定」，實際上主要是和中共商討如何解決航空問題。中共既然急著要和日本通航，又知我們的決心和大平在黨內的處境，於是只好讓步，對我們所提的另兩個條件，即中華航空公司名稱不改，飛機上的國旗不動，也全部接受。不過據說大平勸說周恩來的時候，曾舉個例子，他說東京銀座有一間很大的皮鞋店，叫做「華盛頓皮鞋店」，這與美國「華盛頓」並無關係，只不過是店的名字而已。於是大平和周恩來達成協議，我們的四個條件可以全部接受，不過要附帶六點：此即後來日本人所稱之「六條款」。其中最重要的，即爲大平必須於簽訂日中(共)航約時發表一個聲明，不承認「華航」是代表國家的公司，亦不承認「華航」飛機上的旗幟是代表國家的國旗。

編輯報告

編者

△三二五期八十八頁姜體臣、張力耕「黃埔灘傳奇」上段第二行一九四七年，應爲一九三七年特此訂正。

△三二六期一三三頁圖片①說明文應爲「傳故學教授(右)伴隨夫人許菱祥女士騎驢遊南京雨花台。」

△康僑先生「實踐學社秘錄(下)」續稿未到暫停。姜體臣先生「奮鬥七十年」續稿因排校不及，容下期續刊，敬請讀者鑒諒。

以下是所謂「六條款」的全文：

一、以日「中」共同聲明爲基礎，迅速締結日「中」航空協定。同時對日「台」航線締結民間協定(包括雙方之延遠予以維持)。

二、日本方面，不以「日本航空」的飛機，飛行「日台」航線。

三、日本政府不要求「中華航空」變更其公司名稱及旗幟，但對該公司之性質與旗幟，日本政府將以另外之途徑表明其立場，日本當局提及「中華航空」時，稱爲「中華航空(台灣)」。

四、「中國民航」使用成田國際機場，「中華航空」使用羽田機場。在成田機場尚未開放使用之前，雙方均暫時使用羽田機場，但須錯開其起降時間。

五、使用大阪機場的「中華航空」經日台雙方之同意，轉移到其他機場。

六、「中華航空」在日本之營業所、事務所及其他地勤業務，委託代理店及其他事業單位代理。但須顧及其飛航之安全及工作人員生活之安定。

大平自信滿滿的以爲我們所提出四個條件，中共既已完全答應，自然不會再有問題了，興高采烈的回到日本，即洽運輸省草擬「日中(共)航空協定」草案，並遵照一九七三年十月三日日華關係議員懇談會訪華團回到東京向外務省提出的「要請書」之規定，擬於一月十七日送請自民黨本部核備，準備同時派遣交流協會理事長板垣修攜著與我締結民間協定的草案，前來台北與我談判簽約。(未完待續)