

# 中日關係史話

( 二 )

## 斷航·復航

● 馬樹禮（總統府資政）

### 維持航線做了讓步

大平的「六條款」對外一直是嚴守秘密，不意在一九七四年一月十二日，日本運輸大臣德永正利洩露給日華關係議員懇談會副會長藤尾正行，藤尾正行立即對外公佈，隨即引起了我國強烈反應。我外交部以答覆記者之詢問的方式，引用一九七三年七月十四日我外交部發表之聲明，警告日本，如果日本政府屈服於中共的要求，接受中共的種種條件，則我政府將不准日本飛機飛到中華民國及通過我國領空，未經許可而侵入我防空識別區之所有飛機，一律以不明飛行物體處理，因此而發生之一切後果，日本當然應負全責。

一九七四年一月十五日，我行政院蔣院長經國先生亦發表談話，宣示去年七月十四日外交部之聲明，絕不改變，並嚴責「前年九月，日本片面廢棄中日和約，承認中共政權，此舉給中日傳統友誼以深刻的打擊，同時喪失國際上對日本之「信賴」，談話中又警告日本：「若日本政府再屈服於中共之壓力，放棄其立場，而破壞現行的中日航線，損害中日雙方經濟文化交流，則因此所

引起之一切後果，日本政府必須負完全責任。」

板垣修於一月十七日攜著大平的「六條款」

來台向我亞東關係協會提出，一月十八日下午五時，亞東關係協會張研田理事長向板垣修提出如下之答覆：

中華民國對中日航線之立場係維持現狀，從政治觀點來看，本案係中華民國與中共之間的鬥爭問題，根據我方決不與中共妥協之立場，對損傷我國尊嚴及基本立場之建議，絕不做任何考慮。

有關航線之問題，對十六日日本提出之所謂「六條款」，中華民國之答覆如下：

1. 同意以民間協定維持中日航線，承認雙方之延遲權。

2. 中華航空公司之名稱及飛機上之國旗標誌繼續使用，決不變更，絕不同意日本對中華航空公司之性質及飛機上旗幟將以其他途徑表明其立場。

3. 堅決反對日本提及中華航空時，稱為「中華航空（台灣）」。

4. 有關中華航空使用羽田機場及其他技術問

題，由中日兩國之航空公司協議後實施。

5. 中華航空在日本之營業所、事務所及其他地面服務改由委託方式乙節，我方斷然反對。

附帶說明：

1. 中華民國之基本想法是中日航線係中日兩國之問題，主張不應該在第三者無理干涉之下，作任何變更。中日航線如何變更，應由主權國家日本和中華民國商談決定，不能與日本和中共談判航空協定之事混為一談，反對將中日航線如何變更問題作為日本與中共談判航空協定之條件。

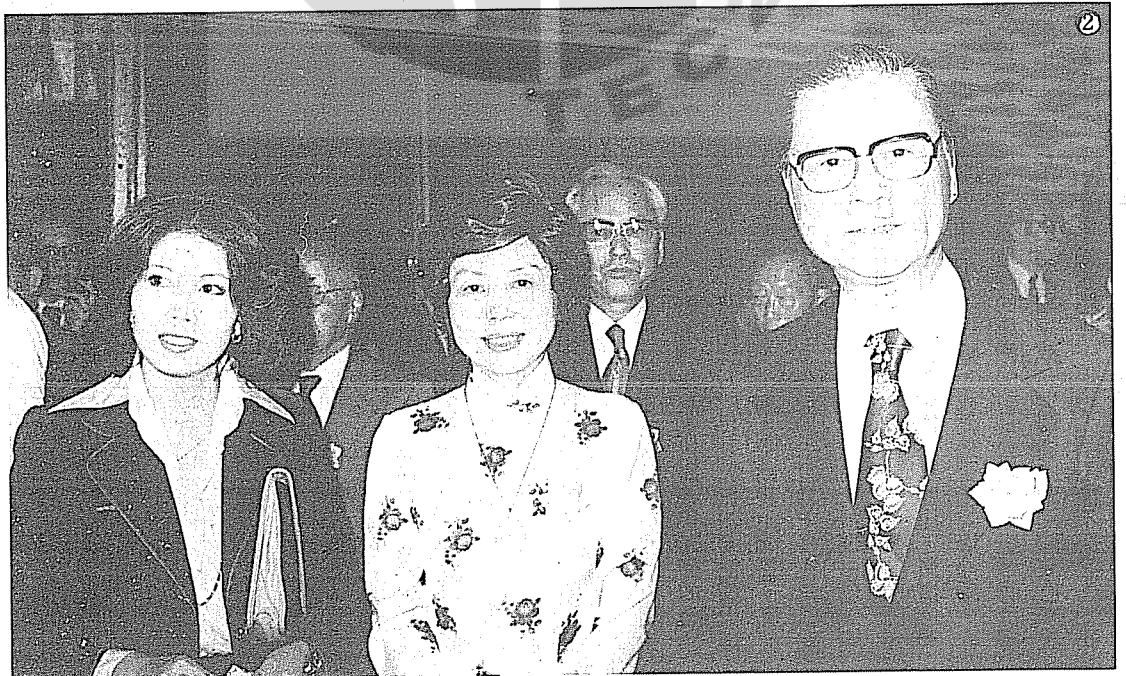
2. 中華民國堅決反對任何損傷我國基本立場及尊嚴之舉措，例如：中華航空之後加上括號「台灣」，對名稱和國旗發表否定中華民國之聲明等。中華民國決不同意日本對維持所有中日關係一事，須仰賴中共之指示來決定。

3. 在「財團法人交流協會與亞東關係協會相互設置駐外事務所之有關協定」第三條第十三項規定：「圓滿地維持雙方之間的海空旅客運輸及有關之通信」，這種「維持」卻在中共干涉內政的要求下，要我方一一變更讓步，這不成其為「維持」，而是中共假借日本之手干涉中華民國，



①馬樹禮夫婦（二排左四、左五）參加華僑愛國遊行大會，二排左六為陳鵬仁教授。

②馬樹禮偕夫人（右、中）與旅日歌星歐陽菲菲（左）合影。



我國決不容許。

4. 對爲了中日兩國之交流，將大阪機場改爲中日雙方所同意之機場，以民間協定維持中日航線，飛機場之分別使用，「日航」不飛航中日航線等，與其他技術問題，同時交由雙方之航空公司商議決定即可，我方爲了解決問題已表示誠意。我方的稱爲「中華航空」(China Air Lines 'CAL')；中共的稱爲「中國民航」(Civil Aviation of China 'CAAC')，在名稱上全無混淆之虞，將中華航空事務所委託其他公司，全無必要。

從上面的附帶說明，可見我國對日本之所謂「六條款」，其中除了損及中華民國之基本立場及尊嚴的幾點之外，中華民國爲了維持中日航線，已經做了相當的讓步。

## 打破大平外相美夢

板垣去後，中國國民黨中央常務委員會於一月二十六日召開會議，聽取行政院蔣院長經國先生對有關中日航線問題之報告後，做了如下之決議：「關於中華民國與日本之航線，行政院從政同志堅持『不許侵犯中華民國之尊嚴及權益』的立場，並再三發表嚴正之聲明，常務委員會完全同意，並全力支持。日本的田中政府若實際破壞此條航線，我們無論如何，必須堅持貫徹既定之立場。」

在東京，我們把國內的決定，透過各種途徑，分別告知「懇談會」全體及有關議員，得到他們的一致支持，至於外務、運輸兩省共同草擬的

「日中(共)航空協定」草案提到自民黨本部時，遭到強烈的反對，經過三週的激烈辯論，始終未獲通過，終於二月九日，作成一個決議：「對於處理『日中(共)航空協定』而涉及日台航線的外務、運輸兩省之方案已經瞭解，政府於具體處理時，希能事前與副總裁及黨三役決定之。處理時之基本原則應包括下列三點：(一)以日中(共)共同聲明爲基礎，締結日中(共)航空協定；(二)另締民間航空協定，以維持日台間之航線；(三)上述二原則應同時達成。」這個決議的第三點，打破了大平外相原想先行通過「日中(共)航空協定」再來處理日台航線的美夢。於是大平只好在國會中表示，將先與我國當局就現有航線的維持進行磋商，在各項問題取得協議之後，再與中共談判簽訂「日中(共)航空協定」。因之日本與中共的航空談判又被擱置下來。

上面所說的自民黨「黨三役」，是指自民黨本部三個最高負責人：一個是幹事長，當時是田中派巨頭橋本登美三郎，一個是總務會會長，當時是大平派的繼承人鈴木善幸(後曾繼大平任首相)，一個是政調會會長，當時是眾議員水田三喜男；水田是四個小派閥之一的水田派領袖，橋本、鈴木則是主流派中兩大派——田中派與大平派的主幹，在黨三役中，顯然是對我們極其不利。不過副總裁椎名悅三郎則是「懇談會」中的長老，加以年輕一輩的青嵐會議員門志甚昂，在一次總務會(類似我國之中常會，爲三十人所組成)中，會長鈴木善幸以爭論不休，提出付諸表決，素以敢作敢爲著稱的青嵐會眾議員濱田幸一竟衝上前

去推翻了鈴木的主席權，並質問鈴木，總務會的慣例都是一致通過的，何曾有過表決，此舉使得鈴木目瞪口呆，莫可奈何，大平的構想始終未能如願。

## 爭是非爭國家尊嚴

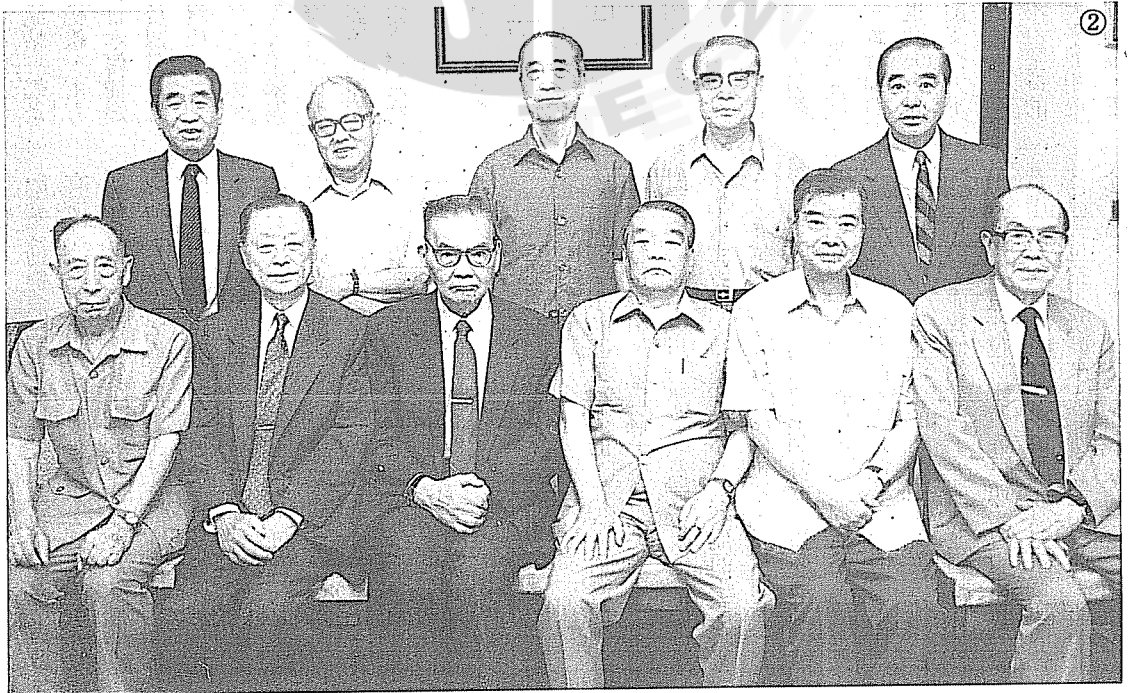
二月廿六日我立法院開議，蔣院長經國先生在施政報告中，嚴正的指出：「中日航線的斷續問題，我們所爭的不僅是航線的利益問題，主要爭的乃是原則、爭的是是非、爭的是國家尊嚴，倘若日本政府一意孤行，作成任何有損我們民族尊嚴的決定，我們決將依循我們既定的立場，斷然採取必要措施，絕無再事忍耐的可能，若因此而發生任何後果，一切須由日本政府負責。」蔣院長這一宣示，當即通過外電傳到日本，使得日本朝野，更加不敢忽視。

就在蔣院長這一宣示的次日，與我們已開始接近的日本在野黨的民社黨，經我們不斷的努力聯繫後(在中日斷交時，民社黨選派員訪問大陸，對我並不友好)，也加入了助我的陣營。民社黨的外交委員長永末英一於二月廿七日在眾議院外交委員會上，向大平提出質詢，一問一答，窮追不已。特別提出報載大平要聲明中華航空飛機上的青天白日滿地紅的旗幟不是國旗，問道：「這是有關別人的旗幟，我們是否能說那種話？青天白日滿地紅的旗幟明明是國旗，那對承認台灣爲中華民國之國家或在台灣的中華民國政府來說，應該是國旗吧！」迫得大平不能不回答：「我知道台灣尚有三十個國家承認其爲代表中國的



①作者馬樹禮夫婦（右一、右三）在寓邸宴請佐藤榮作（右四起）全家慶賀他獲得諾貝爾和平獎。

②作者馬樹禮（前排左二）與國防研究院同學合影，前排左為董熙、左三嚴靈峯、左四金克和、左五宋晞、後排右一王成聖、右四曹聖芬、右五王澍霖。





政府，因此我們並未曾說青天白日滿地紅的旗幟不是國旗之類的僭越性的話。」

此時，日本與中共建交已十七個月，田中政府雖對中共處處迎逢，唯有航空問題，鑑於我國的立場堅定，怕我眞的斷航報復，一直不敢冒昧行事。於是外務省開始採取下列三項措施，分頭進行，以圖挽回局勢。第一、陸續派員來台遊說，並探聽我們的虛實；第二、分別向自民黨各派系幹部爭取同情，並指責我們不近情理，說我們所要求的四個條件都答應了，不該再生事端；第三製造新聞，暗示我們已願意妥協，以分化助我議員的陣容。因而：

(一) 先有板垣修於一月、二月及三月的三次訪台，都是無功而返；後有前駐美大使牛場信彥於四月五日從新加坡及L君從東京同時來台。L君在離東京之前，告訴我他要去大阪參加一個音樂會，正巧當天中午我請中山正暉和濱田幸一兩眾議員午餐，他們告訴我，從外務省得來消息，說是有位L君已經去台北要與牛場會合，以說服我國勿再堅持，並謂這是外務省的最後一著，因為外務省已決定於四月二十日與中共簽訂航約，相信我們不會報復。我於當晚打電話到大阪音樂會的會場找L君講話，回答正在演奏中，要等到廿分鐘後休息時才能進場找人。廿分鐘後，我再去電話，得到的回答是：已經找過了，並無此人在場。後來聽說L君已與牛場在同一天到了台北，並挽請牛場和L君兩人的政壇老友C君與W君出面東邀我國多位有力人士在陽明山某別墅晚宴。這兩位老友不知內情，就把請柬發了，蔣院

長經國先生得報，立即通知這兩位主人取消這個宴會。以致牛場只能於行前留下一份說帖，說是牛場於離台前在旅館裡與L君的談話紀錄，由L君透過W君轉交外交部。外交部針對日本傳播媒體報導牛場來訪與航空問題有關，特於四月八日發表談話，謂：「前日本駐美大使牛場氏來台，完全係個人旅行，與中日航線問題無任何關係。中華民國政府官員與亞東關係協會負責人絕未與牛場氏討論過此一問題。中華民國政府對中日航線，一如上幾次聲明中之所表明，絕對不改變態度。由於日本政府對中日民間航空協定之態度曖昧，交涉尚未開始。」

(二) 外務省向自民黨幹部及國會領袖求情，並指責我們不近情理，這一著的確收到了相當的效果。有些支持我們的議員動搖了，連權名悅三郎副總裁也對我說：「我曾做過池田內閣和佐藤內閣的兩任外務大臣，對外交方面的事我多少知道一些，大平發表聲明，不承認你們的國旗，你可立即發表一個談話，否定大平的聲明，說是國旗，這不就好了嗎？」原來有一些議員，聲言如果田中、大平一味蠻幹，他們準備脫黨，另組新黨，我還規勸他們為著日本的安定，自民黨不能分裂，現在他們也感覺到能和他們一致行動的人逐漸少了。同時，在輿論界，我們也漸失去同情，連一向親我的產經新聞，也以社論支持大平方案。

(三) 散佈流言，製造我國似已不再堅持的假象，這點也可說是相當奏效。先有大平外相於三月十日對新聞界宣佈：「台灣對日方提案，正

在檢討中。」繼有田中首相於三月十七日在鳥取縣發表助選演說中，特別提到與我國「在維持現有航線的民間談判，已獲進展。」另有日本的傳播媒體，經常有類似此種報導，雖然先後有我外交部三月廿一日及四月十日對記者的談話，亞東關係協會張研田理事長先後於三月廿三日及四月十二日對交流協會台北事務所的澄清，外交部沈昌煥部長四月十一日的嚴正聲明，以及我監察院的決議與立法院、國民大會外交委員會召集人的發言，宣示我國的堅定立場，一再澄清傳言不實，可惜這些發言，日本的報紙登載的很少，以致一直為著我們奮鬥的議員們，不免對我們的信心也為之大減。

### 板垣來台正式談判

還有一項使我最困擾的，在日人通過他們自己的「管道」中，也獲得一些情報，誤認我們絕對不會斷航。中川一郎眾議員告訴我他已從台灣有力人士方面，得悉我們不會以斷航的手段來報復大平的決定。青嵐會的兩位眾議員濱田幸一和中山正暉甚至還悄悄的來到台北，探聽虛實。因為這些與田中、大平作戰的人，固然是為著我們、為著反共，但是同時也是拿著這個問題，作為他們反田中、反主流派的政爭工具，萬一他們在那裡反對，而我們倒妥協了，那麼他們將置身於何地？記得有一位日本政界巨頭，曾坦白對林金莖副代表說：如果你們妥協了，藤尾正行在國會裡將再也抬不起頭來。」所以他們對此不能不十分重視。

除了台北傳去的雜音之外，在東京還有一個頗具戲劇性的插曲：就在午場與L君來台的那一天——四月五日，日本的第二天報每日新聞刊出一則消息，說是我中華航空公司總經理C君來過東京，與日本航空公司董事長朝田靜夫「進行商談」。這則消息，引起國會裡支持我們的朋友紛紛來電話向我詢問真象，我直覺的認為我政府立場如有改變，一定會先通知我，不可能不讓我知道、而另派「華航」負責人來日逕與「日航」商談，所以我都斷然否認。第二天，「亞協」新聞組組長鍾振宏顧問把撰寫這則新聞的每日新聞社駐外務省的政治記者池浦泰宏帶到我的辦公室來，說明確有此事，我當著他們的面，拿起電話詢問「華航」駐東京負責人C經理，他在電話中告訴我並無此事，我不客氣的痛斥這位記者不該製造謠言。誰知，再過一天，這位記者送來一份「華航」C總經理某日至某日住在東京希爾頓大飯店某號房間的複印帳單，證明他確實來過。友我議員們見到C君此來，既然對我守密，當然其所謂「進行商談」必有蹊蹺，因此對我不免信心全失。此時在熱心該案的圈子裡，流言紛起，有的竟謂「華航」是蔣經國的私產，這位「華航」總經理是替蔣經國管荷包的，馬樹禮還是門外人，他的話不可靠。雖然我們是多方闢謠，但是外界總是半信半疑。也許日本外務省已經從各方面得來的情報，下了判斷，誤認我們不致真的斷航，乃一面答應中共，訂於四月廿日與中共在北平準時簽約，一面繼續尋求自民黨本部的諒解。

四月十六日自民黨召開總務會議，發言的人很多，在「黨四役」中（黨三役再加副總裁），副總裁椎名悅三郎與政調會長水田三喜男都主張採取慎重態度，他們認為「日中（共）航空協定」的內容如果妨礙了日台航線之維持，則不應該簽訂。他們兩人認為中華民國的強硬立場並無改變，對於自民黨內部的親華派議員也不能不予重視。連田中派的橋本登美三郎幹事長，也認為應該慎重。他說：「黨方面對於日中（共）與日台航線問題所作之決議，雖然並非束縛政府的外交權，但是如果政府一意孤行，不顧黨內的反對力量，遽與中共簽訂「航協」，並提交國會通過，也是不適當的。」為此田中首相乃親自出馬，于十六日約見大藏大臣福田起夫後（反對者以福田派議員人數最多），復邀請椎名副總裁、橋本幹事長與內閣官房長官二階堂進同進午餐，共謀和緩情勢，期「日中（共）航空協定」能如期於廿日簽訂。

次日（十七日），外務省即派板垣修攜帶原和運輸省擬好的「航約」草案，和大平要發表的聲明內容，來台與我正式談判，以期與我國簽訂一個民間性航空協定，以代替有邦交時代的中日航空換文。板垣修原已通知東京亞東關係協會，訂於十七日上午乘「華航」八一五號班機飛台，屆時忽奉外務省命令延緩啟行，乃於十一時電告「亞協」東京辦事處來台時間暫延，後又於下午告知將照原計劃搭乘「國泰」下午五時的班機飛台。後據查悉，日本外務省仍擔心我們真的會斷航報復，再作最後的努力，指令駐北平大使小川平四郎於十六日深夜找中共外長姬鵬飛商談，小川告訴姬鵬飛因為大平的聲明內容，又引起台北方面強烈的反對，希望中共能夠同意，在確認中共的「中國民航」為代表中國的飛機的基本原則之下，把原來擬定的大平聲明內容略作修改，作為板垣來台談判的籌碼。外務省因為等到十七日上午尚未得到小川對於此點的回音，所以臨時通知板垣延緩啟程。後於午間得報小川的最後努力並無成果，所以又讓板垣仍然帶著原擬的聲明稿成行。

我則於四月十一日返國述職，在抵台後的一週間，與國內長官及有關單位分別會談或集會研議，並將我政府的堅定立場，一再透過東京「亞協」告知日方，我外交部也一再發表談話，重申如果田中與大平一意孤行，我決斷航報復，但仍不能影響日本預定的政治日程。四月十九日上午，在每星期五例行的日本內閣會議中，外務省提出的「日中（共）航空協定」的締結，雖然是照案通過，但對大平外相要發表否認我國國旗等等的聲明與日台航線的維護，其熱烈爭辯與質問場面，則為歷來閣議中之所罕見。當日晚報，均以對話的方式，說明內閣閣員在會議中的詢問及田中首相與大平外相所作的答覆。詢問的以大藏大臣福田起夫為首，防衛廳長官山中貞則、法務大臣中村梅吉、自治大臣町村金五、農林大臣倉石忠雄、行政管理廳長官保利茂、勞動大臣長谷川峻及建設大臣龜岡高夫等（他們都是議員懇談會的會員），也都相繼提出質詢。

### 最後一次關鍵談判

造成日台航線危機的「大平聲明」，在會中受到特別重視，大平外相在答覆關於中華航空公司所懸國旗的「認識表明文書」所持立場時作了三點說明：第一、這項文件只是口頭說明，並不見諸文字。第二、這一文件只對中共政權表明日本之立場，並不是對任何其他第三國表明。第三、日本要向中共表明日台航線要在安定的基礎之上繼續維持的決定。田中首相並表示他在訪問大陸時，曾提到日本與台灣間的航空關係要繼續維持。號稱「北海道王」的自治大臣町村金五跟著說道：「這種論調，我今天是第一次聽到」，緊接著問：「如果這一事實，中共已經瞭解，那麼日台航線到底會不會斷？」大平尷尬的答道：「

天曉得！」田中則馬上補充說：「日本與台灣不論是歷史或地理的關係都很密切，所以日台航線應該不會中斷。」福田藏相接著追問：「過去田中首相一再強調日台航線沒有問題，現在果真是這樣嗎？」大平答道：「日本政府已把處理日台航線的方法（即指所謂「六條款」），轉達台灣方面，而方案中已有三點為台灣所同意，同時「日中（共）航空協定」即使簽訂，距離正式通航尚有半年，這期間我們仍將繼續努力，求取台北方面的諒解。」田中首相則表示：「政府將盡最大努力，不使日台航線中斷，何況日本與台灣之間，貿易量很大，不僅要維持航線，並須繼續維持民間親善友好關係。」田中與大平，似乎已經是有胸有成竹，認為我們不至於斷然採取「斷航」措施，所以決定於次日在北平由小川大使與中共如期簽約，並由大平在東京照原計劃發表否認我

國國旗和「華航」不是代表國家的航空公司的聲明。  
蔣院長經國先生於十九日上午，在行政院召集了外交部部長沈鴻煥、次長楊西崑、交通部部長高玉樹、「華航」董事長徐煥昇和正在台北述職的我。聽取了我的報告之後，蔣院長即詢問徐煥昇：「在關島的技術降落問題解決了沒有？」原來那時飛美班機所用的是七〇七波音機，還不能直飛美國，倘不能在東京起降，則必須另找一個中途站加油。徐煥昇回答：「已沒有問題了。」蔣院長隨即肯定的指示，明天起照原定計劃，華航停飛日本，同時也不讓日本飛機飛越我們的上空。

板垣十七日到台，十八日才和亞東關係協會開始談判而且時間很短，僅把日本擬好的航約草案和大平所要發表的聲明內容交給了張研田理事長。十九日晚，在日本的閣議已經通過了「日中（共）航空協定」之後，也即是將由小川大使在北平與中共正式簽約的前夕，板垣又和張研田理事長作最後一次關鍵性的談判。我和外交部沈鴻煥部長、楊西崑次長、薛毓麟次長、周彤華亞太

司司長、柳鶴圖情報司司長等都在沈部長的辦公室裡，八時已過，仍不見談判者返來，於是一同趨車到中泰賓館晚餐，餐後回到外交部，仍不見張研田等返來，此時有人提起W君日前交來的午場信彥在台北旅館與L君的談話紀錄，並提議請周彤華司長當場宣讀，俾使大家瞭解其究竟說些什麼。周司長讀了將近廿分鐘，文中力說日本已經情至義盡，我方再無理由拒絕；讀完之後，大

家一致「讚賞」這份情文並茂的萬言書，並認為這一定是日本外務省的精心傑作，而不可能僅憑在旅館裡的談話，就做出這樣一份完善紀錄。十一時後，張研田理事長才偕吳玉良秘書長返來，報告談判已告絕裂，日本寸步不讓，並定於明（廿）日上午照原訂計劃，在北平與中共簽約，大平則在東京於同時發表否認我們的國旗與「華航」是代表國家的公司的聲明。這時大勢已定，乃由柳鶴圖司長取出已經準備好的我外交部長斷航聲明中英文稿當場宣讀，大家一致贊同，就待明天的太平聲明發表後採取行動。

### 鄭重聲明中日斷航

在東京，由「亞協」主管政務的李政義顧問偕同新聞組組長鍾振宏、秘書室副主任馮冠武和政務及電務人員帶著棉被（因租的辦公大樓，夜間不開暖氣）守在辦公室裡，保持與台北聯繫。我們於午夜把外交部的聲明稿電發東京，次日上午大平的聲明，由我中央日報黃天才駐日特派員當場全部錄音，交給「亞協」，「亞協」隨即透過國際電話線路傳抵我外交部。

大平於廿日上午十一時在外務省舉行記者會時，會場戒備森嚴，有許多便衣人員在場，記者出入必須憑證始能通行，此為日本之所罕見。大平首先指出：日本政府認為維持日台航線是一件重要的事，因此曾盡最大的努力，謀取中共的諒解。同時日本政府認為日台航線的維持，與「日中（共）」之間的關係並無衝突。至於日台間過去航空關係之換文，在一九七二年九月廿九日

「日中(共)關係正常化」之後，已不再有效。日本政府的政策是：經由非政府間的安排，來維持日台間航空關係。在此方面日本政府對「中華人民共和國」政府表達如下的立場：「日中(共)航空協定」，為國家與國家之間的協定，日台之間的民航關係，為地區性的非政府性的關係。接著大平又說：「基於日中(共)聯合公報，日本政府自此公報發表之日起，已不認為台灣所屬的飛機上的旗幟是代表國家的旗幟，也不認為『中華航空(台灣)』為一代表國家的航空公司。」

最後，大平還說：「為維持日台交流關係，日本政府今後對日台航線，決意在安定的基礎之上，求其確保。」同時，內閣官房長官(等於秘書長兼發言人)二階堂進(田中派巨頭)也發表談話指出：「日台之間的航線，在安定的基礎之上予以維持，對日本與台灣都很重要。」

就在接到大平談話的錄音之後，我外交部沈昌煥部長立即發表如下的聲明：

「日本田中政府為實行其媚匪政策，於民國六十一年九月廿九日片面撕毀中日和約，與中共匪幫建交，辜負我總統在戰後以寬大政策拯救日本扶持其復興的德意。」

「我國政府於對日斷交後，為求維護亞太地區的安全與自由，阻遏共產侵略的擴張，並顧及日本人民對我國的友誼，仍繼續保持兩國民間的經濟、文化關係。在去年，兩國人民往返的人數激增至五十餘萬之眾，彼此的經濟、貿易和文化交流，也有顯著的進展。」

「惟日本田中政府蔑視我國之善意，為了急

於與共匪簽訂航空協定，一方面甘受共匪玩弄，儘量屈從其無理要求；一方面則罔顧我政府向日方迭次表明的堅決公正態度，破壞中日航線之現狀，嚴重損害我國之尊嚴與權益，再度傷害中日兩國人民在戰後協力建立之友誼。」

「我政府為維護國家民族的尊嚴，絕對不能容忍任何方面因屈從共匪威脅而損害我國之權益，茲特鄭重聲明：中華民國政府決定中華航空公司飛機即日起停止飛行中日航線；依照國際慣例上之相互原則，日本航空公司的飛機亦應即日停止飛行同一航線。同時，中華民國之航空器不飛越日本管轄之飛航情報區及防空識別區，而日本之航空器亦不准飛越中華民國管轄之飛航情報區及防空識別區。如日本航空器擅自進入上述中華民國之管轄區，中華民國政府將依照國際民航法則及本國有關規章予以處理。」

「由於日本政府破壞中日航線現狀所產生的一切後果，應由日本政府負完全責任。」

跟著，我交通部民航局即於當日下午四時宣佈：「根據外交部六十三年四月廿日中日航線之聲明，民航局即通知日航、華航、代理日籍航空器申請飛航之公司及各有關單位，所有進出我國的日籍定期、不定期飛航與飛越台北飛航情報區之過境飛機，應在廿四小時內(台北時間四月廿一日十六時止)終止一切活動。」當民航局毛瀨初局長把這個通知面交「日航」駐台北經理齋田繁樹的時候，齋田流著眼淚作深度的鞠躬雙手接下。隨後，日本航空公司即在東京作下列三點宣佈：

第一、該公司由日本飛行台北的班機，依台灣民航局宣佈的時間，提早四小時即廿一日中午十二時起，停止一切活動。

第二、飛往歐洲及東南亞地區的班機，原須飛越台灣上空者，一律繞道飛行。

第三、飛往石垣島或經石垣島往返琉球的日本國內線班機，是否停飛，將再作檢討。

我政府之所以宣佈禁航令要在廿四小時之後才生效，是因為要讓已經升空飛行的飛機仍然可以飛越我的上空。但是我國的「華航」在下午飛往美國的班機，儘管機上載有十六位來訪的美國議員仍然放棄經過東京，而繞道關島加油。同時，我空軍單位亦接到命令，廿四小時後，即不再將飛航情報資料供給給日本航空器，空軍單位對於擅自進出或飛越我國管轄的防空識別區的日本航空器，即採取攔截行動。

### 激勵士氣加強團結

隔一天，廿二日上午九時，蔣院長於行政院召見我，我正以未把事情辦好而終導致中日斷航深覺自愧，不意蔣院長則要我告訴外交部，要外交部對亞東關係協會的駐日人員加發一個月的薪金以資獎勵。我知道在外交部來說，對外館人員加發一個月薪金來獎勵，事無前例，必有困難；我即先把蔣院長的指示告訴外交部蔡維屏常務次長，他也不知如何辦理，乃相偕至沈昌煥部長辦公室，商量的結果，由我寫一報告，說是奉院長之命，如何如何：：，然後再擬出具體辦法：(一)部派人員包括駐大阪、福岡人員在內，一律



加發薪給一個月，不包含一切津貼（那時全日本的部派人員只有三十人），（二）僱員部份，以負責政務部門的三人為限。我的報告是寫給外交部，再由外交部轉呈蔣院長，蔣院長果然馬上批可，外交部隨即命令東京照發。其實對於此案和我一同日夜奔跑出力最多的是林金莖副代表，還記得在一次雪夜裡，我們兩人為和一批國會議員集會，遲至午夜才從新大谷大飯店走出，途中車子陷在雪地裡一個多小時，至深夜二時後才回到家，次晨的約會還是照常參加。其次是負責政務的李政義顧問和政務部門的幾位僱員，日以繼夜的奔勞，從無怨言。不過那時全日本包括大阪、福岡「亞協」的同仁，各人都很努力，且一致放棄國內假日的休假，不分彼此，相互支援，一致對外。所以我建議外交部獎金不發則已，要發則全體都發。結果此舉不僅對激勵士氣大有幫助，尤其對加強內部團結，所獲的效果更大。

在日本，大平外相於我宣告斷航的當晚，即向新聞界發表談話，表示他對日台航線「已盡最大的努力，期其能夠維持，但未獲台北方面的諒解，感到非常遺憾。」並認為這是一件不幸的事件，希望「日台」雙方的實務關係，不要受到影響，人事交流，應該繼續推行，亦希望能透過亞東關係協會和日本的交流協會，對雙方的僑民，各善為保護。他還說：「日台間的航線，非維持不可，他一定要盡其全力期能早日復航，並相信可以辦到。」次日，日本的黨政首腦，召開緊急會議，一致主張儘快恢復「日台航線」，並希望能在日本與中共通航之前就能實現。

### 旅日僑界全力支持

四月廿二日，日華關係議員懇談會召開會議，灘尾弘吉會長憤慨的指出：「此事發展至此，是大平外相在外交上又一失敗。」尤其年輕一輩的議員，更為群情憤激，青嵐會的座長中尾榮一指出，他早就提醒自民黨領導階層應注意可能發生斷航的結果，現在不幸果成事實，必須追究「黨四役」的責任。交流協會會長堀越禎三則稱：關於「日中（共）航空協定」問題，外務省迄未向彼有所說明，渠對外務省之粗心大意，草率從事，深為遺憾，並表示有辭職之意。同時，我旅日僑會會長及留日同學會會長亦發表嚴正聲明，譴責日本政府背信忘義，表示全力支持政府決策，誓為政府的後盾。

四月廿三日，年輕議員的青嵐會召開總會，會中屬於該會的四位政務次官——大藏省次官中川一郎、農林省次官渡邊美智雄、通產省次官森下元晴、楠正俊及自民黨國會對策委員會副委員長中山正暉，分別向各省大臣及黨本部提出辭呈。中川一郎、中尾榮一、濱田幸一及福田派的元老坊秀男，則於廿三日舉行自民黨之政調審議會與外交調查會聯席會議中，一致攻擊大平之不當，灘尾弘吉、船田中等日華關係議員懇談會之元老們則要求國會延期批准「日中（共）航空協定」。同日由田中主持之內閣會議，主要的議題即是日中（共）航約是否即刻提請國會批准以及日台航線中斷之如何善後。會中大平外相曾就這兩個問題提出報告，他認為日台航線的恢復，目前宜

暫採觀望態度，原因是我國對此問題的態度是十分強硬與堅定。大藏大臣福田起夫立即對大平的看法，提出嚴厲的駁斥，福田表示：大平的這種論調太荒謬了，因為日台航線十分重要，應該作具體準備，積極進行重開。行政管理廳長官保利茂接著發言，認為政府在這方面的努力不夠，對台北方面應表示更大的誠意。他說：為恢復日台航線，今後不宜再交由交流協會去處理，而應轉讓有力人士與我國進行磋商。首相田中接著強調日台航線確屬重要，認為福田與保利的觀點很好，他在會中立即指定由運輸省處理日台間復航事宜，並要運輸大臣趕快設立新的民間公司，準備與我復航。通產省大臣中曾根康弘與防衛廳長官山中貞則是主流派內中曾根派的正、副會長，對造成如此的結果，也表示不滿，在會中一致全力支持恢復日台航線，而且越快越好。建設省大臣龜岡高夫更正式提議，由日本政府通知我國政府，准予中華航空公司的班機繼續飛越日本飛航情報區，以免我飛往美國的航線因為日台航線之中斷而受到影響。至於將「日中（共）航空協定」交付國會批准一事，閣議未獲結論，交由自民黨於次（廿四）日召開「合同會議」專案討論。所謂「合同會議」，乃是由自民黨內與航空、外交有關的單位之聯席會議，成員包括政調審議會、政調外交部會、政調交通部會、航空對策特別委員會與外交調查會。在這個「合同會議」中又發生了爭論，討論了一天，一無結果，乃決定於次日的下午一時繼續開會。此時自民黨內部的派系開始幕後活動，屬於主流的田中、三木與中曾根

三派，分別召開總會，田中與三木兩派均同意應該趕快提交國會批准，中曾根派則因其成員中屬於青嵐會的年輕議員有九人之多都表示反對，因此未得統一的結論。

## 斷航第一階段結束

此時，日華關係議員懇談會和青嵐會於廿日召開緊急會議之後，即向大平與師問罪，並聯合一部份內閣閣員，反對將「日（中）航空協定」提請國會批准。如果大平簽訂的「日中（共）航空協定」提請國會批准。如果大平簽訂的「日中（共）航空協定」不能獲得國會的批准，則顯然行將發生倒閣的風潮，於是福田起夫一時成了最



作者馬樹禮代表發表談話時神情。

受注目的人物。由於福田派在日華關係議員懇談會與青嵐會這兩個團體中佔了相當多的人數，因之，許多人以為在這兩個團體揭開戰幕之時，福田派很有可能奮力響應加入戰團，掀起倒大平—甚或倒閣的全面政潮。可是，福田並沒有選擇這一條路，斷航之日，他不在東京，正利用週末赴大阪會晤關西財界及演講，經大平親自打電話到東京應變，卻朝相反方向去到岡山，第二天，福田在岡山舉行記者會，發表「吾人絕不可以把斷航風波捲入自民黨內的權力鬥爭或派系鬥爭之中」的談話，田中、大平這才放下心來。

同時，日本報章大字刊登消息，說福田決定

「採取中立、暫行觀望。」福田這個「暫行觀望」的政策，引發了大平在復航問題上也突然改採「暫行觀望」態度。

據熟悉政界內情者分析：福田當時宣佈「採取中立」，顯然是他認為這次斷航風波並不是發動倒閣政潮的適當時機，此時全國上下均受震撼，國人內心均懷有嚴重的危機感。福田如果乘此發動倒閣，必難獲國人同情，結果，不僅倒閣難望成功，恐怕連大平也未必能被打倒。因之，福田乾脆搶先發表上述談話，安定住人心，贏獲輿情讚許。

同時，福田此時可能已經看出：與其在「斷航」問題上向大平、田中翻臉攤牌，還不如在「復航」問題上扣住大平，逼著大平承當其政治過失與責任，揭穿大平一手促成「日中（共）航空協定」的真實面目，暴露大平因小失大損及國家利益的政治失算與拙劣手法，如此，才可以相當有把握的把大平逼得窮態畢露，狼狽下台。

福田既不願意在此時倒閣，而田中又低姿態的遊說各方，且明白表示主張早日恢復日台航線，於是「日中（共）航空協定」終於由內閣於四月廿六日向國會提出，國會延至五月十五日始予通過。

在眾議院的表決中，自民黨議員有八十多人以缺席表示抗議，其中除青嵐會的全體少壯派議員外，岸信介、灘尾弘吉、船田中等元老也都與年輕一輩的議員採取一致的行動。至此，喧騰達一年七個月之久的中日航空問題的爭議，終於以「斷航」來宣告第一階段的結束。（未完待續）