

8月は夏休みシーズンと
いうことで、お盆の時期を
中心に、久しぶりに帰省さ
れた方もあろうと思われる。
帰省の手段として飛行機を
利用された方も多かったの
ではないだろうか。

青森県に飛行機が初めて
姿を現したのは、ライト兄

弟が世界初の有人動力飛行
に成功してからまだ10年と
少ししか経っていない、大
正初期のことである。しか
し、当時の飛行機はまだま
だ技術的にも未熟なもので、
本県の空を飛んだ飛行機も
ほとんどが軍用のものであ
り、旅客・貨物を運送する

ための民間機はまだ登場し
ていなかった。
その後、第一次世界大戦
を経て飛行機の技術が大き
く飛躍したことを受けて、
大正の末には日本でも小規
模ながら民間の定期航空路
が開設されるようになった。
東北地方にも、東京と札幌
間に航空路を開設する計画
の一環として、中継地であ
る仙台と青森に飛行場が新

が訪れたのである。
当時運行された飛行機の
最大速度は時速235km、
現在の新幹線にも及ばない
速度であり、航続距離の間
題もあって路線の間で何度
か着陸しなければならぬ
というものだったが、それ
でも東京と札幌の間をわず
か6時間で結んでいた。こ
れを聞いて随分と悠長な話
だと思われる方もいると思
うだろうが、この
時期の一般的な交
通機関であった鉄
道で同じ区間を移
動しようとしたら
らば、青函航路だ
けで4時間30分を要してい
たのである。この一点だけ
でも当時の人々が感じた、
飛行機の画期的な速さが理
解できるかと思う。

それでも、青森飛行場は
県内唯一の民間飛行場とし
て、県内の旧制中学校に設
けられていた滑空部（グラ
イダー部）の練習場となる。
陸軍が本県で演習を行う際
には航空隊の基地として利
用されるなど、飛行機の姿
は青森市民の間でなじみ深
いものとなっていた。
しかし、このように人々
の上空への関心をかき立て
た青森飛行場だが、昭和15
年には日中戦争の影響など
を受けて東京と札幌の間の
航空路が廃止された。さら
に追い打ちをかけるように
陸軍に接収され、軍用の飛
行場として利用されること
となった。その後、昭和23
年に進駐軍から返還された
が、再び飛行場として利用
されることはなかった。

閉ざされた大空への扉 —青森飛行場— 石塚雄士

（青森県青少年・男女共同参画課）

設されることとなり、昭和
8年（1933）、東津軽
郡油川町（現在の青森市油
川）に青森飛行場が完成し
た。

この後昭和12年に、青森
飛行場の当初の開設目的で
あった東京と札幌間の定期
航空路が開設されて、路線
を運行する日本航空輸送株
式会社の飛行機が定期的に
飛来することとなり、本県
にもいよいよ空の便の時代
実である。

もつとも当時の飛行機は、
乗員2人と乗客6人乗りの
小さなものである。心許な
い安全性や高価な運賃のこ
とを考えると、旅行の手段
として飛行機を選ぶことは
一般的ではなかったのも事
実である。

戦争によって飛躍的な進
歩を遂げた航空技術を背景
として、青森飛行場は県民
の上空への扉として開かれ
た。しかしその扉は、皮肉
にも戦争によって閉ざされ
ることとなったのである。

戦後、民間の航空技術は
飛躍的に進歩を遂げた。こ
の進歩は、戦時中、軍用機
の技術開発によって進めら
れた。戦後、民間の航空機
は、戦時中の軍用機を改良
したものが多く、戦時中の
技術が民間の航空機に受け
継がれた。戦後、民間の航
空機は、戦時中の軍用機を
改良したものが多く、戦時
中の技術が民間の航空機に
受け継がれた。戦後、民間
の航空機は、戦時中の軍用
機を改良したものが多く、
戦時中の技術が民間の航空
機に受け継がれた。戦後、
民間の航空機は、戦時中の
軍用機を改良したものが多
く、戦時中の技術が民間の
航空機に受け継がれた。戦
後、民間の航空機は、戦時
中の軍用機を改良したもの
が多く、戦時中の技術が民
間の航空機に受け継がれた。
戦後、民間の航空機は、戦
時中の軍用機を改良したも
のが多く、戦時中の技術が
民間の航空機に受け継がれ
た。戦後、民間の航空機は、
戦時中の軍用機を改良した
ものが多く、戦時中の技術
が民間の航空機に受け継が
れた。戦後、民間の航空機
は、戦時中の軍用機を改良
したものが多く、戦時中の
技術が民間の航空機に受け
継がれた。戦後、民間の航
空機は、戦時中の軍用機を
改良したものが多く、戦時
中の技術が民間の航空機に
受け継がれた。戦後、民間
の航空機は、戦時中の軍用
機を改良したものが多い。



青森飛行場正門（県史編さんグループ所蔵）