

いま、東京から青森に向かう時、迷うことなく空の便を選ばれる方もいらっしゃるのではないだろうか。それほどまでに現在では、航空機は迅速で便利な交通手段として我々の間に浸透している。

しかし現在をさかのぼる

こと60年ほど前、第二次世界大戦が終結して間もなくの時期には、日本の航空産業は敗戦によって、航空機の製造から民間航空路線の経営に至るまで、ほぼ壊滅した状態だったのである。もちろん青森県でもその状況は変わらず、戦前存在し



ハバロフスクへと向かうダリアピア航空機（筆者撮影）

た民間航空路は、前回触れたとおり戦争が終わっても復活することはなかった。

本県唯一の民間飛行場であった青森飛行場に、再び民間航空機が飛来することはなかった。

その後、昭和27年1月に、当時アメリカ軍が管理していた三沢空港に民間航空機が乗り入れることで、本県にも大空への扉が甦ること

やしていき、昭和62年には中型ジェット機が就航できる新青森空港が旧空港の隣接地に暫定開業することになったのである。

これにより青森空港にはそれまでのYS11型機に代わって、A300型機に代

表されるような、より大型で高速の航空機が就航することとなり、大幅なスピードアップと座席数の増加が

飛躍した空の便

— 青森空港 —

石塚雄士

（青森県青少年・男女共同参画課）

となった。だが、三沢空港はアメリカ軍、そして航空自衛隊との共用飛行場であり、純粋な民間飛行場の開港は昭和40年6月の青森空港開港が待たねばならなかった。

開港当初の青森空港には、1日1往復の定期便が東京との間に、YS11型機によって運行されていただけだった。だが、三沢空港とともに順調に路線数や便数を増

て多く発生する濃霧による欠航を減らすため、今年3月には計器着陸装置を強化し、地方自治体が運営する空港では初となるCAT-IIIaを運用する空港となった。

このように、第二次世界大戦によって一時失われた本県の民間航空路は、戦後、その高速性と利便性の向上によって他の交通機関との競争で優位に立ち、大きな発展を遂げることとなった。

線では盛岡までの暫定開業であった新幹線に対して時間的に大きく優位に立つこととなった。その他の路線でも鉄道などから乗客が大幅に転移したほか、平成7年からは韓国などへの国際線も運行を開始することとなった。

この後も青森空港では就航率の向上と機材の大型化を図るために改良工事が継続され、平成17年には滑走路が2500メートルから3000メートルに延長されたほか、春から夏にかけ

新幹線八戸開業の影響によって、三沢空港では減便が実施され、青森空港でも平成6年から2社が運行していた国内線が、平成15年末からは1社での運航となるなど、優位性が若干揺らぎつつあるのも事実である。2010年の東北新幹線新青森開業を控え、さらに競争は激しくなるものと思われるが、利用する立場としては、競争によってよりよいサービスが提供されるように期待するものである。