

## 青森飛行場（通称油川飛行場）の誘致をめぐる基礎的考察

工藤 大輔

はじめに

昭和八年（一九三三）六月、青森飛行場（通称油川飛行場）が東津軽郡油川町に完成した。六月十一日の竣工式は盛大に行われ、青森市をはじめ近隣の町村からも多くの人々が飛行場に詰めかけたこと、地元新聞『東奥日報』（昭和八年六月十二日付）は伝える。

それから八〇年、平成二五年（二〇一三）九月に「旧青森飛行場の歴史を伝える会」が、格納庫の鉄骨の一部などを利用した記念碑を油川市民センターの前に作った。記念碑の建立については、『東奥日報』のみならず全国紙の青森版でも取上げられた。とりわけ、『東奥日報』では、「青森飛行場の記憶 油川開設80年」と題して、三回にわたる連載記事を掲載した（『東奥日報』平成二五年九月十八日～二十日）。また、青森飛行場に関する研究についても、稲垣森太「旧青森飛行場の歴史と現存する遺構」と題する論文が『東奥文化』第七九号（青森県文化財保護協会 二〇〇八年）に発表され、青森飛行場に関する新しい知見を得ることになった。青森飛行場をめぐる近年のこうした動向は、この飛行場を戦争遺跡として捉えるという視点に立つもので、戦後七〇年を迎え、青

森飛行場のみならず戦争の記憶が風化しつつあるなか、重要な取り組みであるといっていだろう。

ところで、青森飛行場について稲垣氏は右の論文で、「同飛行場の研究は少なく、通史にも多くを語られないことから、その存在は希薄なものとなっている」と指摘し、その遠因として青森飛行場は運用期間が短かったことや、戦時中は陸軍に接收されていたために「地形図に青森飛行場の名が記されることはなかった」ことをあげている。ただし、青森飛行場に関する研究や、それを基礎とする通史のレベルにおいて叙述の蓄積がないというのは、運用期間や地形図に飛行場の名前がなかったかという問題にとどまらない。もっと基本的な問題、すなわち研究を深めていくために必要な史料の収集と、その検討・吟味という作業を十分にやってこなかったことにあるのではなからうか。それが、現状における「青森飛行場」研究にある種の停滞をもたらした理由なのではないか。<sup>1</sup>

小稿では、こうした問題意識のもとで、昭和七年の七月中旬から約二か月半の飛行場誘致運動、とくに、その候補地となる各町村の動向について、史料に基づきながら紹介することにした。なかでも、誘致が決定する油川町については、油川町役場が作成した

自昭和七年壹月至同年拾貳月 飛行場関係 油川町役場

自昭和十年度至昭和十一年度 飛行場関係 油川町役場

昭和十二年度 飛行場関係 油川町役場

昭和十一年七月 飛行場日誌 「青森県東津軽郡油川町役場」

という、四点の行政文書を青森市民図書館歴史資料室で所蔵している。<sup>④</sup>これらはいずれも、昭和十二年四月一日の定期航路開設以前のもので、青森飛行場の設置当初の利用状況を知るには好個の史料といえる。なかでも、「自昭和七年壹月至同年拾貳月 飛行場関係」(以下、「飛行場関係」と略記する)は、飛行場誘致に関して、ほかの村々との競合のなかでどのような動きをとって、最終的に油川町に飛行場が建設されるに至ったのかを垣間見ることができる。しかも、「飛行場関係」に綴られている文書のうち、誘致の「陳情書」以外はこれまでに紹介されたことのない新出史料である。こうした史料も積極的に活用しながら、当面の課題に向き合うことにしたい。

### 一 農村救済対策としての飛行場建設

そもそも、青森に飛行場建設の話が持ち上がったのは、昭和七年のことである。すなわち、政府は東京―札幌間に航空路を新設し、その中間飛行場として青森市付近に飛行場の建設を決定した。しかも、この事業の立ち上げには「東北・北海道地方ノ疲弊救済ノ為」という背景があった。周知のように、昭和四年にニューヨークで始まった世界恐慌は、時をおなじくして金解禁を行った日本経済を直撃し、「昭和恐慌」と呼ば

れる深刻な経済危機を引き起こした。<sup>④</sup>とくに、農産物価格の惨落は激しく、これに加えて都市で職を失った帰農者が多数生じたこともあって、農家経済を深刻にした。<sup>⑤</sup>

こうした社会状況のもと、昭和六年に東北地方は凶作に見舞われたのであった。つまり、この時の新航空路開設等における「東北・北海道地方ノ疲弊救済」とは、大正二年(一九一三)以来の大凶作で、「現下殺人的不況ノ場合」というこれらの地方の救済策であったのである。

さて、『東奥日報』が飛行場の新設について報じたのは、昭和七年七月十四日付の夕刊で、そこには「青森に十六万坪の飛行場を新設」の見出しが躍っていた。これによれば、通信省では農村対策に関連して、所管事務で施設すべき事項について七月十二日に省議を開き三つの案を決定した。そのひとつが、

東京・札幌間に新航空路を開拓し、定期航路を実現する為め札幌・青森・仙台各百五十万円を以て十六万坪の飛行場を新設する事、並に東京飛行場(羽田飛行場)の整備と福岡飛行場設置案の費用合計一千万円、(傍線は引用者による、以下おなじ)

というもので、青森への飛行場建設がそこに謳われていた。さらに、翌七月十五日付十四日夕刊では、航空局が具体案を決定したとして、新設の飛行場について、

東京・札幌間定期航空路開設に伴ふ飛行場を新設、札幌郊外飛行場(土地未定)・青森郊外飛行場(同)・仙台郊外飛行場(同)各十六万坪以上、合計三百五十五万円を以て土地買収並に地均し、排水装置、芝生の植付等を行ふ使役労働者延人員五十万人、

と報じた。そして、この計画は当時の農村不況対策として急ぎ実現を図るべく臨時議会に提出されることになったようだ<sup>(8)</sup>。この年の国会においては、六月の六二臨時議会、八月の六三臨時議会、そして年末からの六四通常議会で農村問題が議論の中心となり、ここで農村対策が成立することになった。そのひとつが時局匡救土木事業で、昭和七年度から三年間で約八億円程度の土木事業を行い、農民に現金収入を得させようということが企図されたという<sup>(9)</sup>。

『東奥日報』では、七月十五日付の紙面まで三回飛行場建設に関する中央の動向を伝えた後、七月十七日の紙面からは、具体的に「青森郊外」の飛行場建設候補地に関する記事を載せることになる。

また、昭和七年七月十五日付の『東京日日青森版』<sup>(10)</sup>は、北山一郎青森市長の発言として、つぎのような記事を載せている。

北山市長は『只今近藤内務部長からちよつとお話がありました、まだ何等具体的なものはきまつてをりません。青森郊外とのことです、通信飛行場でございますから、大した広さもありませんので、候補地は沢山あります、近いところで刑務所跡、また山の方とすれば雲谷などでも十分でせう、何しろ農村救済の事業ですから、よく考へて最善の場所をえらぶ考へです』と語った、

青森飛行場建設の話が出た当初の段階で、この事業はあくまで「農村救済のための事業」という前提のもと候補地はたくさんあるとし、そこで荒川村の刑務所跡と横内村の雲谷を北山市長があげているのは注目される。ちなみに、飛行場建設の候補地について、『青森市議会史』大正編昭和戦前編<sup>(11)</sup>には、

青森飛行場の設置については、市も最初は乗り気で陳情請願し、候補地として競馬場付近、雲谷、荒川監獄跡、油川町があげられ、通信省航空局の係官らが現地調査を行っていたが、九月三十日、油川町に設置が決まり、伊勢谷航空局監理課長は県庁に西田町長を招き、正式に調印した。

とあり、これら候補地のなかでも競馬場付近が最有力であったものの、青森市会が消極的であったことから、結果として油川町に決まったと記されている。なお、青森市の動向については史料的にはほとんど分からず、ここである「最初は乗り気で陳情請願」という点については、目下確認できてはいない。ちなみに、北山青森市長が上京して通信省の関係者と接触したのは八月十七日と九月三日の二回に過ぎない<sup>(12)</sup>。また、稲垣氏は、

建設地として青森競馬場・雲谷・油川町の三ヶ所が候補地として挙がるも、市議会<sup>(13)</sup>の反対・大野村住民の反対や小作民の反対運動（油川）などを経て、原野（寺内野）を有しながらも市街地に近いとの理由から、東津軽郡油川町に決定した（九月三十日）。

とす。これらふたつの記述を見比べてみると、まず、北山青森市長があげていた荒川村の刑務所跡地（監獄跡）が果して候補地になったかどうかという点を検証しなくてはなるまい。なお、当該地域の通史としては最も新しい『新青森市史』通史編第三巻近代では、稲垣氏が説く刑務所跡地を含まない三か所（青森競馬場・横内村雲谷・油川町）を飛行場の候補地としてあげている。そして、後に「競馬場付近」を中心として展開することになる誘致問題が、何故結果として「市街地に近い」

という理由で油川町へ収斂していくのか、その過程を可能な限り追っていくことにしよう。

## 二 荒川村は誘致に名乗り出たのか？

昭和七年の荒川村会の会議録<sup>①</sup>によれば、さきの北山発言から一か月弱が過ぎた八月七日の議会で「通信省所管飛行場設置請願ニ関スル件」が

### 一、通信省所管飛行場設置請願ニ関スル件

(中略)

#### 一、議長提案ノ理由ヲ説明ス、

#### 十番 飛行場設置ノ個所ハ全部三大字有デスカ、

議長 二二九番ハ三大字有ニシテ、其ノ他ハ全部大別内・金浜有デ

アリマス、

十二番 本案ニ就イテハ賛成デアリマス故、他ニ異議ナキニ依リ提案通

リ決スル旨ヲ告ゲ、直チニ請願ノ手続ヲトル旨ヲ告ゲ、

という議事の経過を経て可決された。これにより、荒川村は飛行場誘致

に参加することになったのである。この日の議会については、『東奥日

報』昭和七年八月十一日付十日夕刊に

荒川へ飛行場設置の請願

同村大字大別内の十八万坪を候補地に

目下政府に於て計画になる東京・札幌間旅客飛行機航空路たる青森飛行場設置に關し、油川・横内・高田各町村にも夫々運動を開始してゐる模様であるが、東郡荒川村に於ても大字大別内葛野に十八万

坪の適地あり、地は青森を去ること約二里にして地形概ね平坦、且つ四囲高山なく飲料水に不足なく、北方青森湾に望む地点には針葉樹の山林を控へ、南は広漠たる原野に連り、而も本村より請願地に至る間は六間幅員を有する広坦たる道路の設備ありて、実に飛行場としては申分のない適地であるので、之が請願のため七日午後二時より荒川村に於て緊急村会を招集し、(中略)満場異議なく決定、各関係筋へ夫々請願する事にした、

と報じられた。場所に関する記述には、議事録と少々異なる感はあるものの、ともかく、荒川村が飛行場の誘致に名乗りを上げたことは間違いない。しかも、油川町の誘致運動を記録した「飛行場運動経過<sup>②</sup>」という文書の欄外に「七月十五日、雲谷・荒川等運動」という書き込みがある。したがって、さきの北山青森市長の発言が出た頃には、雲谷を擁する横内村と荒川村では飛行場誘致に向けて何等からの動きをみせていたとみることが出来る。つまり、八月七日の荒川村会で可決された「通信省所管飛行場設置請願ニ関スル件」は、一か月ほどの準備の上に提出されたものであったと考えられるのである。

ただ、荒川村の条件は、国・県どのレベルかは判然としないものの受け入れられなかったようで、油川町の誘致担当委員は、八月三〇日に青森市の助役と面会し「雲谷・荒川不可ナル旨ヲ聞ク」と横内・荒川両村の候補地が「不可」となったという情報を得ていた。荒川村への誘致の可能性はここで潰えたか。

しかし、九月二〇日の荒川村会では、改めて「飛行場敷地無償提供ノ件」<sup>③</sup>について審議し、そこでは

一、飛行場敷地無償提供ノ件

(中略)

一、議長 第一読会ヲ開ク旨ヲ告ゲ、提案ノ理由ヲ説明ス、  
一、十番 土地買収ノ契約ハ既ニ買収ノ契約ヲシタノデスカ、ソレ  
トモ今後契約スルノデスカ、

一、議長 飛行場設置スルコトニ決定ニナレバ、買収ノ契約ヲスル  
ノデアツテ、目下ノ処ハ契約ハシテオリマセン、

買収価格ハ尅万五千円ヨリ二万程度デ、前以テ交渉契約シタイト  
思ツテオリマス、然カシ飛行場ガ設置ニナラナケレバ買収シナイ  
ノデアリマスカラ御了承ヲ願ヒマス、

一、議長 他ニ質問ナキヤ否ヤヲ諮リタルニ、質問ナキニ依リニ読  
三読連議スル旨ヲ告ゲ、本案ニ対ス異議ナキヤ否ヤヲ諮リタルト  
コロ、満場異議ナキニ依リ、提案ニ決スル旨ヲ告グ、

というやり取りがあり、飛行場の用地取得に向けて村側が何らかの動き  
をみせていることがわかる。そして、ここで無償提供される荒川  
村の敷地は、

議案第一号

飛行場敷地無償提供ノ件

東津軽郡荒川村大字野木字野尻四拾五番旧刑務所第一農場

一、反別 六万參千坪

右青森建築信用購買販売利用組合ノ所有土地ヲ相当価額ヲ以テ買  
収シ、通信省経営青森飛行場建設用地トシテ無償提供スルモノト  
ス、

昭和七年九月二十日提出

荒川村長田辺憲一

昭和七年九月二十日議決

とあるように、<sup>(18)</sup>青森建築信用購買販売利用組合が所有する「旧刑務所第  
一農場」の六万三〇〇〇坪であったことが分かる。ただ、敷地としては、  
通信省が求める十六万には大きく不足している。八月三〇日に荒川村  
「不可」の情報が<sup>(19)</sup>出た以降の荒川村の動向について、九月三日付の『東  
奥日報』は、雲谷・荒川・油川の有力候補地三か所の条件などを比較す  
る記事<sup>(20)</sup>を載せた。そのなかで、荒川村については、

荒川

旧刑務所跡を提供計画

広さは三十町歩

青森市附近に飛行場設置問題につき、本市附近の町村が既に運動を  
開始してゐるが、荒川村田辺村長は<sup>(21)</sup>大要左の如く語る、

『まだ正式に関係者と相談してないからハツキリ言はれぬが、通信  
省では本県に飛行場の着陸地を設けようと目下調査してゐること  
は確であるし、それが青森市附近と見当がついたので、横内村、  
油川村が既に運動を開始してゐるといふことを聞いてゐる、而し  
て青森市附近の交通便利な場所に設置する方針であるときくので、  
当村も他の予定地と等しく適当な場所の一つである、特に荒川村  
の旧監獄敷地は三十町歩もあるから、これを現在の所有者たるミ  
ルクブランド(牛乳組合)と交渉し、村が特買しこれを更に政府  
に提供しようと考へてゐる。無論其考は自分の私案であるから、

村の意嚮として発表されると困るが、恐らく村の意嚮も自分の考と略同様だらう、貴族院議員選挙が終了すると、関係者と一応協議し、上京して運動を開始しようかと思つてゐるが、確実性がなければ實際運動に着手せぬ』云々、

と報じ、田辺憲一村長の私見としながらも、刑務所跡地を買収してこれを提供しようという計画を表明している。つまり、九月二〇日の議決は、この流れに沿うもので、刑務所跡地買収の一部分であつたと考えられる。村長私案は現実のものとなつていったのである。

そして、九月二七日、各候補地の最終実見・踏査のために来青していた、逋信省の航空局伊勢谷次郎監理課長一行は、

二十七日早朝より調査員は伊勢谷監理課長を首めとして、全員荒川村旧刑務所附近調査に赴き、夕方旅宿に引き揚げた。これは、在来の候補地の外に荒川刑務所に適当な土地を見付けたため、青森市当局へはこれ以上折衝することは止め、総動員で新候補地の調査に向つたものである。尚、田辺荒川村長は、二十七日午後県庁へ出頭、土地の關係に就いて種々説明をなし、(以下略)

と報じられたように、後述する建設地選定の最終盤で急浮上した青森競馬場案が頓挫した後、荒川村の刑務所跡地を調査しているのである。したがつて、九月に入つてから荒川村では、新たに刑務所跡地の買収を進めて、候補地としていたことが分かる。

以上のことから、荒川村が飛行場の誘致に向けて運動を展開していたのは明らかである。しかも、一度「不可」となつても、新たに候補地をみつめてまで飛行場を誘致しようとするほどに、誘致に対して熱心であ

つたことも分かる。敷地は当初から刑務所跡地であつたかどうかは不明ではあるが、少なくとも誘致運動が終盤を迎えた九月二〇日から二七日にかけて史料に現れた敷地は、刑務所の跡地であつたことも確認できる。しかも、九月二〇日付に議決された敷地が「無償提供」であつたことも注目される。

### 三 『東奥日報』にみる誘致運動―急浮上した青森競馬場案

青森市付近に飛行場の建設が伝えられたとき、北山一郎青森市長はその候補地として、荒川村と雲谷の二か所をその候補地としてあげていた<sup>19)</sup>。このうち、荒川村の誘致運動については、さきにも通つてきた。また、『青森市議会史』では、飛行場の有力候補地として青森競馬場をあげるが、表1に示した『東奥日報』の見出し一覧からも分かるように、こちらが最終盤にきて突如候補地として注目されることになった。ここでは、雲谷(平)と青森競馬場のこれら二つの候補地と建設地決定に至るまでの経過を『東奥日報』の記事からたどつてみることにしよう。

#### (1) 雲谷平

『東奥日報』が雲谷平を飛行場の候補地として報じたのは、七月十七日付の紙面で、

飛行場着陸場を雲谷平附近に

浦町有志動いて具体化に努む

既報の如く、逋信省では北海道と本州とを繋ぐ大航空路の建設計画中であるが、青森市議間に早くも飛行機に着陸場の候補地が話題に



上り、是非とも市附近の適地を選定して貰いたいと希望してゐる、即ち東郡横内村雲谷附近には大字浦町の所有林野があるが、毎年入会関係につき関係村と論争を続けてゐるので、寧ろ無償提供しては如何と云ふ空気が起つてゐる、尤も浦町公有林は卅万坪を算するので、通信省の希望通りの十五万坪は極めて楽に分割し得るので、浦町現総代成田文吉氏は、之が実現につき近く市理事者と協議する模様である、問題が問題だけに市では県庁と協議し具体的運動を開始するものと見られる、

というのが初見で、これは飛行場の候補地に関する最初の記事でもある。七月十五日の段階で雲谷は荒川村などとともにすでに誘致運動が開始されていたが、メディアが最初に目をつけたのは雲谷平であった。

雲谷平が注目される理由のひとつとして、『東奥日報』九月三日付で通信省旅客機飛行場三候補地の一つとして有望視されてゐる青森市外雲谷平を持つて横内村部内では村民挙つてその設置地たらんと力んでゐるが、村民及村当事者の飛行場として有望だとす理由は、飛行場としての特質に就いて専門的智識はないものゝ、以前に吉原飛行士に依つて理想的飛行場だと折紙つけられた事と、ヘチマコロシ、森永キヤラメル両飛行機の離着陸地として既に使用され、好結果を得て居ることで、それに国立公園の候補地たる十和田湖への関門県道が此の原野を通過して居る点もあり、障碍物なるものとしてなく、天然に作りなされた飛行場であると云ひ、嘗て吉原機の先発として地口調査に来た報知新聞囑託の遠藤一等飛行士が将来の理想的飛行場たるべしと予言し、その地形もやゝ傾斜してゐるのが却つて

離着陸両者に便となつてゐると云ふ事である。(以下、略)

と報じられたように(引用文中の口は判読不明文字、以下おなじ)、雲谷平はすでに飛行機の離着陸の経験があり、なかでも、昭和五年八月にベルリンからシベリアを経由して東京へ十一日間をかけて飛行を行った吉原清治一等飛行士が雲谷に着陸していることと、その先発機に搭乗していた遠藤一等飛行士が「将来は理想的な飛行場になるだろう」と言ったことや、翌昭和六年八月の森永キヤラメルの飛行機セールなどによつて、当時青森市の周辺で飛行機の離着陸といへば雲谷平といったイメージが形づくられていたとみられる。

ただ、この記事にいう雲谷平付近の土地には、七月十七日付の記事にあるように、青森市大字浦町有の所有林で、入会権をめぐる係争地もあったようだ。この時、浦町地区では「近く市理事者と協議する」ことになっていると報じられている。雲谷平が候補地になるためには、この問題を解決しなくてはならなかった。

そして、七月十七日付のつぎに候補地に関する記事は、七月二〇日付の紙面にみえる。ここでは、さきに述べたように、すでに飛行機の離着陸の経験を持つてゐることを背景に、横内村が雲谷平でもって候補地に名乗り出た。このほか、高田村が「豆坂」上の平原十四町歩余り、さらには八重田もまた候補地にあげられたといい、「今やこの救農事業としての飛行場設置問題からんで、夫々無償で原つばを提供しようとするキになつてゐる」と報じている。いずれの候補地も荒川村の例とおなじく、敷地の無償提供で誘致を図ろうとしていた。

ただ、八重田についてはこの後新聞紙上で報じられることはなく、誘

致運動は下火・不調に終わったものと思われる。また、高田村も八重田とおなじく新聞紙上で報じられることは基本的にはなくなるが、九月十二日からの通信省の実地踏査において、調査団は高田村を視察しようとしているので、候補地のひとつとしては考慮されていたと思われる。なお、稲垣氏は「大野村住民の反対」があったことを指摘しているが、大野村と飛行場誘致問題との関わりについては『東奥日報』からは検出することはできなかった。

さて、雲谷平を擁する横内村は、運動を本格化する。『東奥日報』八月二日付一日夕刊では、横内村では雲谷平一帯を無償提供すべく、村の有力者が協議会を開き委員を選んで運動を開始することになったことを報じた。そして、雲谷平付近には、さきに述べた青森市大字浦町の共有地があるため、横内村長が青森市長を訪問するだろうとみる。つまり、雲谷平が候補地となるためには、大字浦町との間で係争地である「共有地問題」を解決しなければならず、実際、有力な候補地として最後まで残っているとみられるところから察すると、一定の解決が図られたものとみられよう。

また、この頃にはすでに油川町も候補地として名乗り出ており、西田油川町長らが七月二日に通信事務次官に陳情したことが写真入りで報じられたこともあつてか、雲谷平は最初に候補地として注目されたものの、その後の新聞論調としては、概ね「第二の候補地」と位置づけられるようになった。そして、八月十一日付一〇日夕刊で、荒川村も候補地として名乗り出る意向であると報じられ、ここからは、横内村の雲谷平・油川町・荒川村の三つ巴戦といった構図で報道されることになった。これら三つの候補地はそれぞれに「猛運動」と表現される激しい誘致

運動を展開することになり、『東奥日報』においても最有力の候補地として、「飛行場は雲谷平有望」（八月二八日付）、「青森市郊外飛行場 油川確定的有望」（九月二日付一日夕刊）、「雲谷平は有望地」（九月三日付）という見出しが象徴するように、八月中には各候補地はしのぎを削っていたようだ。

雲谷平の利点はさきに述べた「飛行場としての経験」であるが、もうひとつは

候補地と云はれる雲谷平は、横内村役場から東南方四、五町の地点にあり、吉原機外前後三回に亘り使用された部分は、大字雲谷の部内であるが、今回提供しようとする十六万坪の平地は大字雲谷、横内、新松野、合子沢の四部落共有地となつてゐる。元来此の原野は耕作に使用して居ると云ふわけでもなく、たゞ村民の馬草を刈り取つてゐる位で、飛行場になつても直接雲谷一帯の住民の生活に影響あるわけがなく、むしろ飛行場設置に依つて今迄触れなかつた文明の力を知り、村発展の一端ともならうと云ふので喜んでゐる。地元村長からは既に県知事に宛て陳情書を提出してゐるが、県からは通信省・航空局等への陳情は単独に行つた方がいゝだらうとの忠言に依り、三日関係村の有力者が集つて協議会を開き、村会に諮つて直接の陳情することになった。今回の協議会では主として買収に関する件を協議するのであるが、曩に十六万坪を無償で提供すると云つたものゝ原野から刈り取る馬草が年三百円位になつてゐるので、当局から無償で提供せよと云へば勿論その意に随ふが、年々の収穫に対する埋合せをしなければならぬと云ふことから、雲谷部落民



の意嚮として寄附してもいゝと云ふ申出をそのまゝに受入れるに忍びないと云ふのである。これについて桜田横内村長、八木橋元村長等は

『別に強ひて買収を願ふのではないが、今までの埋合せなどからして、若し金を呉れると云ふのであれば、十六万坪に対して五千元もあればいゝのである。これに依つて、中には個人所有地も少し混つてゐるので、雲谷の馬草等への代償などゝ共にこれで解決がつくのである。これも若し金を出せばの話であるが、一段歩二十円以上の高値はつけない心算であつたのである』

と語つてゐるが、十六万坪に五千円とすれば、一坪三錢一厘二毛となり例外の低値である。兎に角、何とかして飛行場にしたいと望んでゐるものゝ飛行場の具備すべき特質について専門的智識のないのを遺憾としてゐるが、今県の終了を待つて測量もし、是非とも前記機能をかゝげて飛行場設定地たるべく猛運動に突入するといきまいてゐる。

というように、敷地については、有償であつても低価格で提供できるし、無償ということであればそれでも構わないという、村の姿勢にあつた。荒川村の事例でも述べたが、油川町は「全部無償提供と云ふことは到底出来ず」と、有償での譲渡を基調として誘致運動を展開していたので、横内村と荒川村とが無償提供で臨んでいたのは油川町としては脅威であつた。

一方、雲谷平のデメリットは、  
雲谷には二十分の一の傾斜があり、富士山麓にある富士飛行場の五

十分の一の傾斜ですら現在面白くない結果になつてゐるのだから、雲谷はこの点で可成の実現困難ではないかと見られ、その上雲谷は霧が深いことが致命的な欠点となつてゐる。

と報じられたように、きつい傾斜と深い霧とが欠点となり、とくに霧については「致命的な欠点」と評価されていた。なお、さきに述べた、八月三〇日の時点での荒川村と横内村の「不可」という情報は、『東奥日報』の記事にはみられない。

## (2) 青森競馬場

これまでみてきたように、七月中旬から飛行場誘致を目指す各町村の運動が始まり、その後候補地は、おおむね横内村雲谷平、油川町、荒川村の三か所に絞られ、八月末時点での新聞報道によれば横内村雲谷平、油川町の二か所が有力視されていた。一方、荒川村については、八月末の段階で一旦「不可」となるものの（同時に雲谷平も不可となる）、提供する敷地を旧刑務所跡に変更するなどして、最終盤まで誘致を目指して運動を展開していた。そうしたなか、第四の候補地として急浮上し、しかも俄然有力なものとなつたのが、青森市に隣接する浜館村の青森競馬場であつた。

九月に入り、通信省航空局監理課長伊勢谷次郎をはじめとする調査団一行が、九月十一日に来青した。翌日から調査に入り、伊勢谷課長の言によれば、十二日は

『今日は競馬場附近、雲谷、荒川、油川を視察しました。高田へも行きたかつたのですが、この雨で大へんでした。今日は各候補地を概観して、十三日から細かい調査に入ります。将来空中時代が

実現しても、スピードを争ふ仕事ですから、連絡・交通に時間のかゝらないところでなければいけません。(以下略)』

というスケジュールであったよう<sup>(29)</sup>で、ここで初めて「(青森)競馬場」が候補地として名を連ねることになった<sup>(30)</sup>。なお、調査団一行は雨という悪天気に見舞われ十分な現地調査ができずに、十三日午前零時半の青森発の連絡船で離青することとなり、再調査ということになった<sup>(31)</sup>。そして、ここから飛行場誘致問題は、青森競馬場を最有力候補地として急展開する。『東奥日報』昭和七年九月二〇日付十九日夕刊は、

#### 青森飛行場問題

競馬場附近が有力視さる

通信省では市の接続地を希望

青森飛行場設置場所については、既報の通り雲谷・油川・荒川の三地区が最初有力候補地と評判されたが、通信省の専門的見地からは雲谷は不適當地と決定したらしく、荒川も問題でなく、結局油川とその他に青森市接続地に好適地を求むべく実施踏査となり、航空局管理課長伊勢谷次郎氏一行の来青となつたが、踏査結果は第一に青森市接続地を欲し、それには青森競馬場を含む附近一帯の地を適地に挙げ、十四日青森競馬場理事中村・若松・渡辺三氏と伊勢谷氏一行と会見し意見を交換したが、飛行場は競馬場敷地七万八千坪のみでは狭隘で、他に接続地帯八千坪、合計十六万坪を要するので、競馬場及び附近地の買収価格等についても意見を交へた。(中略)

青森市会では競馬場以外を推薦する意向

その南方を希望

青森飛行場の候補地として油川・雲谷・荒川の外に、青森競馬場附近が通信省航空局の正式調査員来青視察の結果、漸次有望とみられてきた。青森競馬場を候補地として推薦したのは県当局で、調査員視察の結果土地の条件が極めて良好なので、非常に調査員の気に入つたが、多額な買収費を要するので伊勢谷航空局監理課長は札幌へ赴く日、金の関係について考慮して頂けないかと青森市当局へ申込んだ。県当局ではこの際十萬円位青森市で出しても競馬場に決定した方がよいとの意嚮であるが、青森市では競馬場は買収費二十萬円も要するので、競馬場(約八萬坪)よりも寧ろその南方四十萬坪の田地から十六萬坪買収した方が安価に出来るのではないかとの意見を持つて、十七日市会内議會を開いた。内議會の意見としても競馬場は存続させなければならぬ。南方の田畑は毒水の田であり、不景気の折からであるから、割りに安く手に入ることと思ふ。市でも不況の折からであるから三萬円は寄附する。それで決定しなければ、決定しなくてもどうせ青森附近に設置されるのであるから、焦燥しないとの意嚮をもつて三萬円で交渉するやう市長に一任したのである。競馬場南方の田地は先般の技術官調査の結果、競馬場が駄目ならあそこでもよいとの意見があつたのだから。二十日に札幌から再び来青する調査員の一行と、青森市当局の意嚮が一致すれば、青森飛行場は競馬場南方の浜館に落着くものとみられてゐる、というように、通信省の調査の内容と、通信省が求める十六萬坪には遠く及ばない七萬八〇〇〇坪の敷地であっても、競馬場を候補地として県当局が推薦してきたことなどを報じた。通信省の調査団も競馬場を気に

入ったようで、買収にかかる費用について市当局へ一考を求めていた。一方、青森市会では、どのみち飛行場は青森市付近に設置されるのであるから、「三万円の寄付」でもって交渉すべしと市長に一任するというように強気の姿勢に打って出た。

また、ここで注目すべきは、さらに南方に広がる「毒水の田」（藩政時代から駒込川の強酸性水に悩まされている水田地帯）、すなわち浜館村方面の田地を飛行場用地にしてはどうかという意見が出たことである。ただ、浜館村を含む毒水に悩まされていた地域では、まさにこの年に「毒水排除計画」が動き出しており、浜館村大字駒込の小金沢に大きな貯水池を作るなど、県が三か年計画で事業を進めることになっていた。<sup>32)</sup>そこで、ある意味では「寝耳に水」ともいえるべき浜館村への飛行場建設案について、九月二十七日に浜館村では村会を開き絶対反対の決議を行った。<sup>33)</sup>なお、最終的に飛行場の建設地は九月三〇日に油川町に決定することになるのだが、一〇月一日付の『東奥日報』では、三〇日のようすを報じており、それによれば最終決定に至る直前まで

浜館部落内約八万坪の田地買収交渉に入つて、これもまた猛烈な村当局及地主側の反対にあつて、遂に全く断念するの止むなきに至つた。というように、浜館村の関係者との間でぎりぎりの折衝を重ねていたようだ。この時、浜館村側との折衝に当たっていたのは県当局であつた可能性が高い。

というのは、青森競馬場については金銭面（寄付金）の問題で青森市会との折り合いがつかなかったものの、九月二十九日に多久安信知事と競馬場の理事との会見が開かれ、その席上競馬場側は通信省の買収価格に

応じることで対応を知事に一任した。<sup>34)</sup>したがって、この時点で敷地問題は急転回し、県が斡旋して通信省の調査団も希望する青森競馬場に決定するということが落着する公算が高まった。九月三〇日付の『東奥日報』も「飛行場は矢張り競馬場附近　きのふ急速に話が転回　双方意見歩み寄る」という見出しでこれを報じた。ただ、さきにみたように、競馬場の敷地は八万坪足らずで、必要とされる十六万坪にはかなり不足していた。そこで、翌九月三〇日に県当局は、競馬場に隣接する浜館村内の八万坪の田地の買収に動いたものとみられ、これが不調に終わったことにより「青森競馬場」の線は完全に潰えることになったのである。そしてこの日、飛行場の建設地として油川町に最終決定し調印を済ませ、午後五時にその結果が県庁の内務部長室において発表されたのであつた。<sup>35)</sup>

#### 四 行政史料からみる油川町の誘致運動と競馬場問題

ここまでは、主に『東奥日報』の記事から飛行場誘致をめぐる動向をみてきたが、つぎに結果的に誘致に成功した油川町の行政史料「飛行場関係」から、その経過をみていくことにしよう。なお、史料引用で注記を付していないものは、すべて「飛行場関係」からの引用である。

新聞紙面で飛行場の件が報じられた翌日となる七月十五日、油川町役場では横内村雲谷と荒川村が誘致に向けて動いているという情報をつかんでいた。そもそも、飛行場建設計画はいつ頃からあつた話だったのでろうか。これについて「飛行場関係」では、七月二一日に開催された有志会（町民・議員の有志で構成）の第一回協議会の記録の欄外に、メモ

書きのように

三日第四回目上京ノ時伊勢谷氏ノ談、

七月十四日「夕刊」<sup>(後筆)</sup>新聞記事ニテ発表、「十五日付」

と書き込まれている。少なくとも、新聞報道の十日以上前となる七月三日の時点で油川町では飛行場建設の情報を通信省の伊勢谷次郎航空局監理課長から得ていたようだ。しかも、これが四回目の上京であるということから察すると、相当以前から飛行場の建設計画が企図されていたのだらうし、伊勢谷氏と油川町側との接点もあったものとみられる。

また、伊勢谷監理課長は当時の町長西田源蔵の縁者であり、油川町に對して協力的であったという<sup>(36)</sup>。飛行場の建設地が油川に決定する上で、伊勢谷監理課長がどれほどの協力を油川に對して行ったかは手元の史料からは詳らかではない。ただ、建設地の選定調査において伊勢谷氏は、青森競馬場をなかなか断念できずにいたこと、また、九月六日の油川町からの上京・陳情団に對して「場所カ何処ニ定リテモ国家ノ為メ協力ヲ望ム」と発言するなど、少なくとも建設地の選定という点においては油川町に肩入れしていたとは史料からは読み取れない。一方、油川町側が彼を頼りにしていた節はうかがわれる。

さて、油川町の誘致運動は七月二一日の有志会による協議会を契機とし、その後「油川飛行場期成会」を組織し八月二三日に発会式と総会を行つてゐる。また、この間にはさきに述べた通信政務次官に陳情書を提出したほか、通信省航空官の来青の際に歓迎会を開くなどの活動を展開した。そして、伊勢谷監理課長にも手紙を認め返事を求めている。手紙の内容は不明であるが、誘致運動に關して何らかのアドバイスを求めた

のではなからうか。

さらに、期成会の結成前後から青森市との接触が始まった。ここでは、「土地(敷地)」の問題が俎上に上がることが多かったようだ。たとえば、八月二七日に二度目となる北山一郎青森市長を訪問した際には、市長から「買取価格ニ付キ質問、上京運動ノ不利ヲ語ル、」とあり、無償提供が可能な横内村とは異なり、七月二二日付の陳情書「青森飛行場ヲ油川町ニ建設サレタキ件」(来青中の志賀私多利通信政務次官に提出したのもの)においても

就テハ右御用地全部ヲ寄附致度ハ山々ニ候得共、何分近年ノ不況・凶作等ニテ町民ノ生計ハ容易ニ無之、七百戸ノ小町村カ水田三十余町歩ヲ買取シテ全部ヲ負担スルコトハ、町将来ノ財政計画ニ於テ到底許ササル所ニ有之、出来得レ丈ノ寄附ハ可致候モ、他ハ最少限ノ御買金テ御下附ニ相成度奉願上候、

とあるように、有償を譲れない油川町はこれが弱点となつていた。油川町としてはこの時までには、売却価格を三万円から五万円を条件にしたいと目論んでいたようである。加えて、敷地の広さにおいても、八月二八日に測量をしたところ、通信省が求める十六万坪には及ばず、「十二万坪程度ノ製図ヲ依頼ス、」ということにしている。このように、油川町の状況は決していいものではなかったようだ。

ところが、翌八月二九日になつて事態は動き出した。

八月二十九日、三浦土木課長ニ面会セル、斯地坪寄附ノ事ヲ質問サル、尚不日調査スヘキ旨ヲ語ル、正午北山市長ヲ訪フ、梅村・工藤代議士ノ上京ヲ促セル電報、通信省ノ了解ヲ得タル旨ノ電報到着セ

ル旨ヲ語ル、

八月三十日、藤沢市助役ニ面会、雲谷・荒川不可ナル旨ヲ聞ク、

ここにみえるように、敷地提供の問題は残ったままではあるが、北山青森市長から、期成会の上京を促す電報が青森県選出の梅村大・工藤鉄男（日東）両代議士から、「了解」を得たという連絡があったことが伝えられた。梅村は七月二二日の通信省の志賀政務次官への陳情の席にもいた人物である。また、通信省の「了解」とは具体的に何をいうのかは不明であり、単に油川町の上京団との面会・交渉に対しての「了解」であったかもしれない。しかし、そうであったとしても、この「了解」を請けて翌日の「雲谷・荒川不可」の報があるとすれば、油川町にとって「了解」の意味するところは、少なからず「いい報せ」であったに違いない。そして、この八月二九日の記事の上方の欄外に「信頼シテ下サイト再三繰返シテ言フ」と記されていた。この時点での、油川町の関係者の率直な気持ちであったろう。

そして、期成会の代表は九月五日に東京に向かって出発した。通信省の調査団の来青は九月十日のことであるから、油川町にとってはまさに「最後のお願い」であった。一行は九月八日まで東京に滞在し、この間、梅村・工藤両代議士に加え、もうひとりの代議士藤井達二を訪ね、また、通信省では航空局長・伊勢谷課長・森航空官に面会し、航空局長から飛行場の建設地は「近ク確定ヲ見ルニ至ルヘシ」と言われ、一行は「熱心ニ油川カ最適ナルト説明セリ、」という。こうして、建設地の選定は終盤戦へ向かっていったのである。

そしてこの間、上京した一行と油川町に残る者との間では電報でもつ

て連絡を取り合っていたようだ。つぎにいくつかを紹介しよう。いずれも、油川町側から東京の宿泊先である上野駅前錦泉館、町長の西田源蔵に宛てて発電されたものである。

九月六日付

ゴセイコウライノル タキテン

九月七日付

テキノウンドウハゲシ（ゼンチムシヨウキフ）ノケツシンモテ  
クテキタツセイニドリヨクセラレヨ

九月七日付

タユマザルゴドリヨクヲノゾム タテタ

九月八日付

一ダンノフントイノル タキサワ

九月八日付

キチホウニセツシアンシン ナホーソウゴフントウライノル

ナリタ

ここから、九月七、八日の二日間は誘致を目指す町村は、いずれも緊迫した状況にあったことが察せられる。とくに、八日付の「敵の運動激し（全地無償寄附）の決心持て」の電文からは、油川町側はこれまでの主張を諦め、誘致を実現するには土地の無償提供をせざるを得ないと覚



悟を決めなくてはならない場面を迎えていたことがわかれる。なお、「敵」はどこを指すかは不明であるが、八月三〇日に「不可」となった二村をいうのであろうか。というのは、逓信省の調査団は来青後、九月十二日にこれら二か村も視察をしているのである。ともかく、こうした経過を経て、九月八日に油川町にとっては「吉報に接し安心」というひとまずの結論を手にしたのであった。上京した期成会の一行はその役目を果し、油川町への帰途についた。

しかし、九月十二日からの伊勢谷次郎をはじめとする逓信省の調査団は、これまでまったく予想もなかった青森競馬場という候補地に惹かれることになるのであった。そして、この競馬場が最有力候補地となり、約二か月に及んだ誘致運動はある意味でご破算となるのであった。

なぜ、ここに及んで「青森競馬場」の名前が出るようになったのか理由は定かではない。ただ、これをめぐって妙な噂が駆けめぐったように、油川町をはじめ誘致を目指す町村を不安に陥れたことだろう。これに関連して、「飛行場関係」につきのような電文の原稿が綴られている。

#### 大井氏ニ発電

民政党系ノ利権屋市長・知事ヲ抱キキ込ミ競馬場ヲ飛行場ニ売り付ケント猛運動中ニテ、油川危険ニ迫ル、「伊勢谷課長等未タ札幌ヨリ帰ラス、未定ナルモ」既ニ政治的解決ノ問題トナル、宜シク御配慮ヲ願フ、

九月二十日 午后四時

伊勢谷氏ニ発電

青森市ノ競馬場ヲ売り付ケントスル利権屋ハ市長・知事ヲ抱キ込ミ政治的解決ヲ巧ミ、当町危険ナリ、一段ノ御配慮ヲ乞フ、

九月二十日 午后四時

電文は、期成会の一行が上京中に訪ねた大井俊嶺と逓信省の伊勢谷次郎に宛てたものである。油川町では折に触れ伊勢谷氏を頼っており、また、敷地選定の当事者でもあるから、この場面での打電についても領ける。一方の大井俊嶺は、藩政時代の油川の明誓寺八代住職であり、梅の絵を多く書いたことで知られる大井鶴嶺（梅嶺）の五男旭嶺の嗣子で、前年昭和六年の犬養毅内閣で内務大臣を務めた中橋徳五郎家の秘書を務めた人物である。すなわち、この問題が地域政治絡みの展開になりそうなこともあり、これまで力添えを得ていた梅村・工藤・藤井といった地元選出の代議士を避け、油川出身でかつ中央政界とのパイプを持つと目される有力者を頼ったということになるのか。

また、「伊勢谷課長等未タ札幌ヨリ帰ラス」というのは、伊勢谷氏ら逓信省の一行は十三日に青森を離れ、おなじく飛行場の候補地の調査で札幌に滞在中で、青森に戻って来たのは二五日のことであった。したがって、この間の調査は逓信省では行えず、伊勢谷の指示のもと

県当局では伊勢谷監理課長から各候補地の具体的な下調査を委嘱せられたので、油川、競馬場附近等の測量、買収価格等に就て荒木土木技師主任となつて調査に當つてゐる。

とあるように、県の土木技師が中心となつて進められていた。そんなさなかに飛び込んできたのが、右のような「黒い噂」であり、まさに「その間種々の臆説が持つ上つてゐる」という状況であった。そして、青森

競馬場が「青森飛行場に競馬場が有力視」という見出しで新聞紙上に報じられたのも、ちょうどこの頃であった。

こうした話の真偽は不明であるが、最終局面にきて

飛行場敷地に就ては、青森競馬場附近と油川の二箇所が最も有望視されて居る様だが、県としては今迄も敷地を何処が適当だらうなどと推薦した覚えはなく、従つて全く何処に決定するか見当がつかない、たゞ競馬場附近に決定し土地買収等につき交渉をうけた場合は、

競馬倶楽部の人々から価格に就ては一切自分にまかせるから宜しく頼むとの依頼をされて居るので、若しその交渉があつたなら競馬倶楽部も今の状態では困つて居る様だし、畜産組合連合会の救済の爲にも一つ骨折つて見ようと思つて居る、尚青森飛行場の予算ほどの位かはつきりしないが、要するに土地買収費の如何で最口(券)の決定を見ることは明らかである、

という知事の発言から、これまでまったく候補地選定に関与してこなかった県が、しかも県知事自ら乗出して競馬場を候補地として幹旋に乗り出そうとしているのは不自然の感は否めない。

一方、さきの電文において、県知事ともに名前のあがつている北山青森市長については、『東奥日報』昭和七年一〇月三日付紙面に「飛行場問題につき声明」という記事があり、そこで青森競馬場が候補地になった経緯について、北山市長はつぎのように語っている。

次で九月十一日、伊勢谷課長、森航空官の一行は候補地決定の爲来青した処、之と行違ひに青森県知事は飛行場候補地として第一青森競馬場一帯の地、次に雲谷、荒川、油川の四箇所を通信省に推薦し

たるの理由を以て、先づ第一着に競馬場附近の視察を求め、而して競馬場を中心としたる一帯を候補地と定め、競馬場は他に移転するの方針の下に極めて熱心に希望したり、然るに余は当初より県の計画を知らず、只単に競馬場附近とのみ聞口したるを以て、伊勢谷課長に面会の上其の所在を慥めたるに、意外にも競馬場を移転するの計画を以て、余は大に驚き早速市会を召集して意見を徴したる処、(以下略)

これによれば、北山市長は青森競馬場附近を知事が候補地として幹旋することは分かっていたようだ。しかし、県の意向は競馬場を飛行場用地とし、競馬場そのものはほかの場所に移転されるというもので、これは市長も聞き及んでなく、「余は大いに驚き」ということになる。市当局はこれまでも荒川・横内村が不可となつたことなど、油川町に対して情報を提供してきたにもかかわらず、通信省一行の来青時点で市長も分かつていたはずの新しい候補地「青森競馬場」の情報を油川町側に提供した痕跡が「飛行場関係」に残っていないこともまた不自然ではある。

一方、九月二六日開催された青森市会の内議会にまつわる新聞報道では競馬場を買収してまで飛行場を建設することについて「政党が動いたのも事実と見る外はあるまい」と報じ、併せて出席した市会議員の言葉を交え「不吉な噂の如きは愚にもつかないものであるとして一笑に附しては居る」とも記していることなどから、政党に絡んだ利権屋が知事・市長を巻き込んで競馬場を売りつけようとしていたか否かはともかく、少なくとも競馬場をめぐるは巷によからぬ噂が立ち、それによつて一般市民もこの問題に関心を持ったとみられる。

いずれにしても、約二か月半に及んだ一連の飛行場誘致運動のなかで、最後の二〇日間余りで急浮上した「青森競馬場」については、ほかの候補地とは違った政治的な思惑が介在しているという感はある。しかし、これについては、残念ながら行政資料を含めた一次資料からの検証は最早不可能ではないかと思われる。

### むすびにかえて―誘致問題の終焉

ここまでみてきたように、青森飛行場は、水面下の交渉・折衝はあったとみられるが、表向きはわずか二か月半という非常に短い期間で計画立案から候補地決定に至った。それは、ひとえにこの事業が「農村救済対策」ということでの飛行場建設であったからにほかならない。したがって、通信省の調査団においても「設置工事は救済事<sup>(業地)</sup>であり本年度内に完成しなければならぬから<sup>(45)</sup>」というように、候補地選定を急いで進めなくてはならなかったようである。こうした背景で設置となった飛行場であったからか、青森飛行場を使った定期便の就航は昭和十二年まで待たなくてはならなかった。

一方、飛行場誘致を目指す候補地は、最終的に建設されることになる油川町のほか、すでに飛行機の離着陸の実績を持つ横内村雲谷平、そして研究的には叙述に齟齬があった荒川村についても、最終段階（通信省の調査団による実地踏査）で旧刑務所跡がその候補地であったことが、史料的に明らかになった。とくに、横内・荒川両村は八月末の時点で可能性がまったく潰えたかにみえたものの、九月上旬の巻き返しが一定程

度功を奏したようだ。そして、これら三つの候補地が軸となって、（少なくとも新聞報道においては）飛行場誘致問題は展開していくことになった。もちろん、名乗りを上げたのはこれら三町村だけではなく、高田村などがその意向を持っていたのは新聞報道に明らかである。さらに、これらに加えて青森市近郊のみならず、函館市も飛行場の誘致に名乗りを上げ猛烈な運動を展開し、この報に接した北山青森市長は通信省に赴き政府の方針を確認していた<sup>(46)</sup>。

しかし、最終段階において県知事の斡旋で突然「青森競馬場」付近が、しかも最有力候補地として急浮上することになった。ただ、新たな候補地となった競馬場については、誘致の大義である農村の救済というよりも―状況証拠的な見方にはなってしまうが、ある種の政治問題に転化された格好で候補地として名乗りを上げることになったように映る。その意味では、青森飛行場の誘致については、通信省の調査団が来青する九月十二日を境として、前半を「誘致運動」期、後半を「誘致問題」期ともいうべきふたつの流れで捉えるべきでないだろうか。

とくに、九月十二日以降の競馬場についてはさまざま噂がたち、油川町では政党・県知事・青森市長を巻き込んで競馬場への飛行場誘致が展開していくという情報を得た。これまで青森市長を通じて誘致運動を進め、九月上旬には明るい見通しを持っていた油川町にとっては衝撃が走ったことだろう。また、知事の斡旋、とくに競馬場の移転については聞かされていなかった北山青森市長は、九月二六日に市会の内議会を非公開で開催した。この時、青森市会は競馬場案を拒否したと、その理由を明確に発表しなかったことで、政党すなわち党派的な争いの匂い

を感じた市民の反発を買うこととなり、これは油川町に建設地が決まった後も引きずることになった。こうして飛行場誘致問題は、北山青森市長が一〇月二日に声明書を発表し、その収束＝幕引きを図らざるを得なかったのである。

## 註

- (1) 例えば、『新青森市史』資料編7近代(2)(青森市、二〇〇六年)では、四点の史料が掲載されている。その表題を列挙してみると「青森飛行場建設陳情」「青森飛行場起工式」「青森飛行場竣工式」「青森飛行場と定期航路開設問題」とあって、年表風にエポックは理解できるものの、単線的で青森飛行場をめぐる新しい知見なり、動的な展開(過程)をこれらの史料から得ることはできない。もちろん、「自治体史」は限られた紙面のなかで、さまざまなテーマを取り上げるのであるから、仕方のない部分は当然ある。しかし、だからこそ、収集した史料をさまざまな視点から検討・吟味をして、資料集に掲載すべきではなかったか。『新青森市史』資料編は、青森市域における最新の資料集ではあるが、ここに掲載されている史料を利用して青森飛行場に関する研究を深めようとしても、自ずと無理があるといえる。
- (2) 青森市民図書館歴史資料室では、これらのほかに青森飛行場起工式への招待人名簿のほか起工式関係の名簿を所蔵している。
- (3) 「陳情書 青森飛行場ヲ油川町ニ建設サレタキ件」(「飛行場関係」)。
- (4) 『新青森市史』資料編7近代(2)二九一ページ。
- (5) 同右。
- (6) 「農村救済ニ関スル陳情書」(『新青森市史』資料編7近代(2)、一七八号文書)。

(7) 戦前期の『東奥日報』の夕刊の日付は、発行日の翌日の日付となっている。したがって、ここで紹介する七月十四日付の新聞は、発行日が七月十三日となる。

なお、以下の叙述では、『東奥日報』夕刊の日付を「七月十四日付十三日夕刊」のように表記することにする。

- (8) 『東奥日報』昭和七年七月十五日付。
  - (9) 『日本の歴史23 帝国の昭和』(講談社、二〇〇二年、一四〇～一四一ページ)。
  - (10) 「飛行場関係」。
  - (11) 青森市議会史編さん委員会編、一九八五年、五四八ページ。
  - (12) 『東奥日報』昭和七年一〇月三日付。
  - (13) 「旧青森飛行場の歴史と現存する遺構」(『東奥文化』第七九号、青森県文化財保護協会、二〇〇八年、五三～五四ページ)。
  - (14) 青森市民図書館歴史資料室蔵「昭和七年会議録 荒川村役場」。
  - (15) 「飛行場関係」。
  - (16) 「第二回役員会経過報告」(「飛行場関係」)。
  - (17) (14) におなじ。
  - (18) 「昭和七年議決書綴 荒川村役場」(青森市民図書館歴史資料室蔵)。
  - (19) 『東奥日報』昭和七年九月二八日付。
  - (20) 前掲『東京日日青森版』(10) におなじ。
  - (21) 吉原清治の雲谷平への飛行機着陸に関して、昭和五年十一月二五日に報知新聞社長から横内村の在郷軍人会と青年団にあてて「プロペラー一本」が寄贈された。これは、吉原の雲谷平着陸の際にして彼らが協力をしたことに対する記念品であり、横内高等尋常小学校に設置されたというエピソードが残されている。
- また、「森永キヤラメル」の方は、昭和六年八月一日に雲谷平に着陸

した。このときも青年団員が協力し、小学校の児童たちもこれを見学したという（以上、「昭和十二年度沿革史 東津軽郡横内高等尋常小学校」青森市民図書館歴史資料室所蔵コピー本）。

(22) 『東奥日報』昭和七年九月十四日付十三日夕刊。

(23) 『東奥日報』七月二三日付。

(24) 『東奥日報』昭和七年八月二八日付。

(25) 『東奥日報』昭和七年九月三日付。

(26) 右におなじ。

(27) 『東奥日報』昭和七年九月五日付。

(28) 『東奥日報』昭和七年九月十三日付十二日夕刊。

(29) 『東奥日報』昭和七年九月十四日付十三日夕刊。

(30) 九月十三日付十二日夕刊では、調査団の調査地を「既報の通り場所は油川・荒川・横内村雲谷等の各地である」と報じ、この時点ではまだ「競馬場」の名はみえていない。

(31) 『東奥日報』昭和七年九月十五日付。

(32) 『新青森市史』通史編第三卷近代（青森市 二〇一四年 三三五〜三七七ページ）。

毒水排除事業は、本文中で紹介した貯水工事と、揚水工事の二本立てであった。とくに、貯水工事の方はすでに昭和三年以来その建設が目論まれていたものであったが、この時も工事は遅れたようだ。

(33) 『東奥日報』昭和七年九月三〇日付二九日夕刊。

(34) 『東奥日報』昭和七年九月三〇日付。

(35) 『東奥日報』昭和七年一〇月一日付。

なお、この飛行場誘致をめぐる「油川のほかに候補に上ったのは浜館村でした」（木村慎一『油川町の歴史―郷土の歴史に学ぼう 明日への躍進のために』一九九三年 一三三〜一三六ページ）とする見解もある。『東

奥日報』の記事でみる限り、浜館村は自らが名乗り出た訳でもなく、また、村当局および地主ともに「断固反対」の立場を取っている。浜館村を積極的に「候補地」と位置づけるのは難しいだろう。また、県を中心とした推進側は、青森競馬場だけでは敷地として足りないの、それを浜館村内の田地で補完しようとする考えであったことから、候補地の中核（面積の問題ではない）はやはり青森競馬場であり、候補地は「青森競馬場附近」という表現が妥当なところではないだろうか。

(36) 西田源蔵『油川町誌』（油川町誌刊行会、一九二八年、二四三〜二四七ページ）によれば、明治初年に廻船業を営んでいた高田家を、西田源蔵の祖父源七の次男源吉が養子となり跡を継いだ。その子吉蔵が妻の姓である伊勢谷を称し、その子が伊勢谷次郎であるという。そして、油川の飛行場誘致に際しては、「政府の側から協力」したと評されている（前掲木村『油川町の歴史―郷土の歴史に学ぼう 明日への躍進のために』）。

(37) 『東奥日報』昭和七年九月十四日付十三日夕刊。

(38) 『青森県人名大辞典』（東奥日報社、一九六七年）、『新青森市史』通史編第二卷近世（青森市、二〇二二年、四九二〜四九三ページ）。

(39) 『東奥日報』昭和七年九月二〇日付。

(40) 右におなじ。

(41) 『東奥日報』昭和七年九月二〇日付十九日夕刊。

(42) 『東奥日報』昭和七年九月二〇日付。

(43) 『東奥日報』昭和七年一〇月二日付。

(44) 右におなじ。

(45) 『東奥日報』昭和七年一〇月二日付一日夕刊。

(46) 『東奥日報』昭和七年一〇月三日付。

(47) 右におなじ。

（くどう・だいすけ 青森市民図書館歴史資料室長）



表1. 青森飛行場誘致をめぐる『東奥日報』記事見出一覧（昭和7年7月14日～10月3日）

| No. | 日付        | 記事見出  | 夕刊 |
|-----|-----------|---|----|
| 1   | 昭和7年7月14日 | 青森に16万坪の飛行場を建設<br>東京札幌間に新航空路を開拓 通信省議を開き施設事項協議       | ○  |
| 2   | 昭和7年7月15日 | 青森郊外飛行場 航空局具体案決す<br>其他計画も確定さる                       | ○  |
| 3   | 昭和7年7月15日 | 東京-青森-札幌への大航空路 臨時議会へ提出<br>準備のため実施は9年度 東京から札幌へ僅5時間   |    |
| 4   | 昭和7年7月17日 | 飛行機着陸場を雲谷平附近に<br>浦町有志動いて具体化に努む                      |    |
| 5   | 昭和7年7月20日 | 青森郊外飛行場 横内と高田で設置争ひ<br>いづれも無償提供でヤツキ運動                |    |
| 6   | 昭和7年7月23日 | 飛行場新設 整理費内容   | ○  |
| 7   | 昭和7年7月23日 | 飛行場なども地方の熱次第<br>志賀通信次官語る                            |    |
| 8   | 昭和7年8月2日  | 飛行場設置に横内村も動く<br>雲谷平に設置運動                            | ○  |
| 9   | 昭和7年8月11日 | 荒川へ飛行場設置の請願<br>同村大字大別内の18万坪を候補地に                    | ○  |
| 10  | 昭和7年8月25日 | 油川飛行場 期成会設立   |    |
| 11  | 昭和7年8月28日 | 飛行場は雲谷平有望   |    |
| 12  | 昭和7年8月30日 | 青森市郊外に飛行場設置確定<br>けふ3代議士から入電 予算は110万円                |    |
| 13  | 昭和7年9月2日  | 青森市郊外飛行場 油川確定的有望<br>16万坪無償提供                        | ○  |
| 14  | 昭和7年9月3日  | 青森飛行場は果してどこに決定か<br>雲谷・荒川・油川3候補地の条件を見る               |    |
| 15  | 昭和7年9月5日  | 青森飛行場絶対変更なし<br>本年度中大体竣工方針で迅速に着手                     |    |
| 16  | 昭和7年9月5日  | 青森飛行場は結局油川が有望か<br>雲谷は傾斜と霧が欠点 近く実地踏査に来県              |    |
| 17  | 昭和7年9月13日 | 青森飛行場候補地調査<br>伊勢谷監理課長来青                             | ○  |
| 18  | 昭和7年9月14日 | 青森飛行場の工事は本月末に着手したい<br>一切は調査終了の上でなければ言へぬ 伊勢谷航空局監理課長談 | ○  |
| 19  | 昭和7年9月15日 | 1万3200円で 油川町土木実施<br>飛行場運動経過も報告                      | ○  |
| 20  | 昭和7年9月15日 | 青森飛行場敷地再調査  |    |
| 21  | 昭和7年9月18日 | 青森飛行場 競馬場有望か<br>青森市会内議会で寄附内定                        |    |
| 22  | 昭和7年9月20日 | 青森飛行場問題 競馬場附近有有力視さる<br>通信省では市の接続地を希望                | ○  |
| 23  | 昭和7年9月20日 | 飛行場決定は2、3日中<br>油川か競馬場附近か                            |    |
| 24  | 昭和7年9月27日 | 飛行場問題は具体的交渉へ<br>伊勢谷課長再来し俄然活気づく                      | ○  |
| 25  | 昭和7年9月27日 | 青森飛行場は結局どうなる<br>5、6万円の寄附があれば競馬場に確定せん                |    |
| 26  | 昭和7年9月28日 | 飛行場敷地は油川へ決定か<br>今一応の交渉纏らねば青森市接続地を断念                 | ○  |
| 27  | 昭和7年9月28日 | 新に荒川の旧刑務所附近調査 油川では更に陳情<br>青森飛行場候補地問題                |    |
| 28  | 昭和7年9月29日 | 最後の断案は何処に？ 調査を了へて銚衡開始<br>青森飛行場敷地問題                  | ○  |
| 29  | 昭和7年9月29日 | 飛行場には是非市接続地が欲しい意嚮<br>競馬場問題再燃？                       |    |
| 30  | 昭和7年9月30日 | 青森飛行場は油川に傾く<br>調査団は他候補地を断念し 買収交渉の準備を進む              | ○  |
| 31  | 昭和7年9月30日 | 飛行場は矢張り競馬場附近<br>きのふ急速に話が転回 双方の意見歩み寄る                |    |
| 32  | 昭和7年10月1日 | 青森飛行場は遂に油川に決定<br>きのふ急転直下の調印終る                       |    |
| 33  | 昭和7年10月2日 | 青森飛行場の敷地決定事情<br>伊勢谷監理課長公表                           | ○  |
| 34  | 昭和7年10月2日 | 飛行場設置に対する青森市会の反対理由<br>市民の疑惑を解くべくけふ北山市長は声明を發する       |    |
| 35  | 昭和7年10月3日 | 飛行場問題につき声明<br>青森市長 北山一郎                             |    |

[注] 「日付」は新聞の日付で統一的に示したが、戦前期の『東奥日報』夕刊は、例えばNo.1は7月14日付となっているものの発行は7月13日と、翌日付となっていることに注意されたい。