

飛行場熱の高まりから大正9年逓信省に新設された航空局は、大正区船町の231,000㎡(軍用地と市有地)を飛行場用地に内定した。大正15年から拡張整備にかかり昭和3年3月、389,400㎡の整備を終わり、昭和4年4月から公共の木津川飛行場として供用を開始した。

日本航空輸送会社が大阪と名古屋、福岡間に毎日2往復、日本航空輸送研究所が大阪と高松、白浜間に週末一往復運行、旅客、貨物、郵便の輸送にあたった。次々増便し昭和13年の年間発着は定期5,107回、不定期3,676回、旅客10,124人、取扱貨物38,700余kg、郵便97,700余kgで、国内でトップクラスにあった。



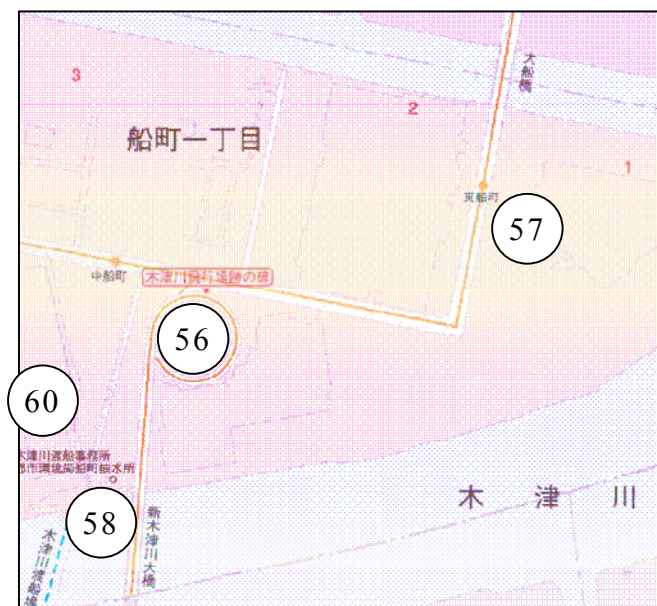
『懐かしい大正区の風景』から転載



しかし都心から遠いうえ周辺工場の煙霧に悩まされ、さらに沖合に南港ができると飛行場としての機能が低下すると航空局の申し入れで大阪市は昭和6年9月、南港に飛行場を内定し、南港計画を練り直した。南港につくられる国際空港(大和川国際飛行場計画といわれていた)の用地590,000㎡が予定されていたが、その後海軍当局から「狭すぎる」とクレームがついたほか、離着陸に不相当との声もあり、そのうち戦局の激化で逓信省は昭和17年5月、同計画の白紙還元を決め、南港の国際航空化は幻に終わった。この間逓信省は、予備飛行場を昭和14年1月兵庫県伊丹市に開設、次第に国際飛行場として発展するにつれ、木津川飛行場は衰退した。

なお、木津川飛行場では陸上機が就航する以前に、大正12年7月から日本航空会社が川崎機械製作所から施設を譲り受け、水上機を大阪～別府間に就航させていた。

現在飛行場の面影はなく新木津川大橋の上り口に碑が建っている。



昭和初期ごろ

『わがまち大正』から転載