

1889[明治22年]

町村制施行・県下100町村

地方行政の基礎制定

明治22(1889)年4月、「市制及び町村制」が施行され、本県は、宮崎、油津、都城、延岡、細島の5町と95村が置かれ、100町村となった。近代宮崎県の行政区画の基本的な区分が出来上がった。

農業における作物・牛馬などの品種改良、道路の改良、土地改良や山林開発、金融業による地場資本の育成など県勢発展の課題に向かって取組が始まった。

当時の交通事情は道路険悪で、県行政機関として8ヶ所の郡役所を置いて町村役場と連絡した。



北諸県郡都城町役場



東諸県郡役所

1885[明治18年]

宮崎県師範学校開校

学校教育の確立

明治16(1883)年、宮崎県が再置され、教員養成が急務とされた。

翌17(1884)年、文部省から学校設置の認可指令が届き、同18(1885)年2月28日開校した。(現在の宮崎公立大学のある場所)定員70名。修業年限は、高等師範科2年、中等師範科3年であった。短期養成の必要もあったので、講習期間6か月・定員60名の小学校教員養成所を設けて対応した。同19(1886)年から遠藤正が校長となる。師範学校は、明治一大正一昭和を通じて、本県教育界の中心となった。



宮崎県立師範学校



宮崎県の近代化スタート!

昭和7年完成「新宮崎県庁舎」

1932[昭和7年]

新県庁舎完成

激動の昭和の拠点

昭和初期から、新県庁舎の建設が計画されていたが、昭和6(1931)年総工費70万2000円で工事着手、翌年10月、耐震耐火の鉄筋コンクリート造(近世ゴシック式)の県庁舎が完成した。

庁舎の中央部には県会議場が設けられた。宮崎市の中央部に、堂々たる威容を誇る建築物であった。91年を経た今日では、歴史的にも価値ある建築物となっており、近代宮崎県を象徴する建物として存在し続けている。

宮崎が県都として、都城が軍都として、延岡が産業都市として、各地域の中心となり発展した。

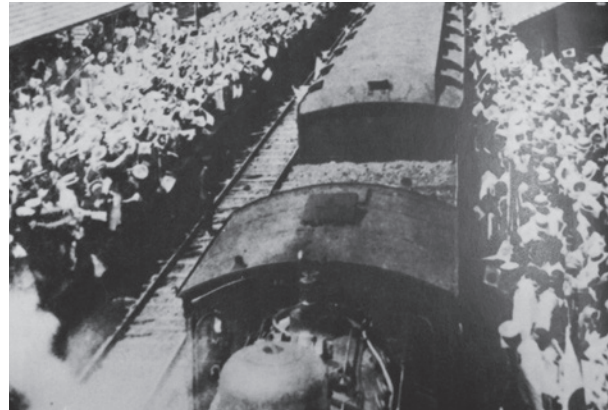


1923[大正12年]

国鉄日豊本線全線開通

県民の悲願が実現

明治22(1889)年、東海道本線が開通した。鉄道を望む声は全国に湧きあがった。日本列島の西南端に位置する宮崎県は、交通不便で中央との連絡が悪く、陸の孤島と呼ばれた。明治24(1891)年の県会で鉄道敷設の建議が可決されて以後、本県は鉄道開通を切望し続けたが、日豊本線が開通したのは、大正12(1923)年12月であった。本県の農産物・林産物・海産加工品などの生産・出荷が盛んになり、延岡には日本窒素肥料(株)が進出した。都会の文化が運ばれ、生活の洋風化が進んだ。



日豊本線開通時の富高駅

宮崎県のあゆみ 近代化の波

明治五(一八七二)年、「学制」が公布されて旧藩時代の学校は廃止され、新制度による学校を設立することが進められた。藩校や郷校も「学制」による小学校として出発した。

しかし、農村までを含めて、学齢に達した児童を全て就学させることは困難であり、また、学校数に対応するほど教師を確保することも出来なかった。人的にも経費的にも準備出来る状況ではなかったからである。近代化を担う人材育成は、何よりの急務となった。

明治六(一八七三)年、県は教員養成を急ぐために小学講習所を設け、さらに、翌七(一八七四)年に講習所を宮崎学校とした。

ところが、同九(一八七六)年八月二十一日、本県は鹿児島県に併合されたので、ようやく始動していた宮崎学校も廃止されてしまった。

明治十六(一八八三)年五月九日、本県が再置されると、教員養成が急務とされ、同十八(一八八五)年二月二十八日、宮崎県師範学校が開校した。定員七十名であった。

明治二十二(一八八九)年四月一日から、市制及び町村制が施行され、それまで三九三町村であったものが、宮崎、延岡、細島、都城、油津の五町と九十五村を合せて百町村となった。これによって、ようやく地方自治制

が発足することになった。わが国の近代化を象徴するのは何と云っても鉄道の開通であるが、本県に鉄道が敷設されるのは、容易ではなかった。

明治四十四(一九一)年、知事となった有吉忠一は、県勢振興策として、県営鉄道の敷設に努め、国営鉄道の誘致を急いだ。県民待望の日豊本線は、大正十二(一九二三)年十二月十五日ようやく開通した。これによって林産物、農産物の遠隔地輸送が可能となり、南瓜、キュウリなど早出し蔬菜の特産地が形成された。

また、宮崎・都城・延岡は都市化が進み、相次いで市制を施行し、延岡には旭化成の前身である日本窒素肥料株式会社が進出した。

昭和七(一九三二)年四月三十日、橋橋がコンクリート橋となり、次いで十月十四日、県庁本館が完成した。

昭和九(一九三四)年四月十一日、美々津橋の完成によって、県の南北を陸路で横断できるようになった。

この時代は、電気事業の興隆期で初期の発電所と配電事業が起こった。本県の河川は、水力発電の資源として注目され始めた。

1951 [昭和 26 年]

いしかわうち 石河内第一発電所完成

総合開発事業の展開

戦後の復興の基礎は、電力であった。国は経済復興のために電力拡充を重要政策とした。降水量も多く、山岳と河川の水力発電適地を持つ本県では、大正時代から県営電気事業の取組がなされていた。県は小丸川の電源開発に昭和15(1940)年から着手し、石河内第1、第2発電所の工事を開始したが、太平洋戦争のため、第2発電所に主力を注ぎ昭和18(1943)年竣工した。第1発電所は工事中止となっていた。

戦後復興で再開し昭和26(1951)年第1発電所が竣工した。以後、県の総合開発は進展し、渡川発電所竣工に続いて、綾川、大淀川などへ展開した。



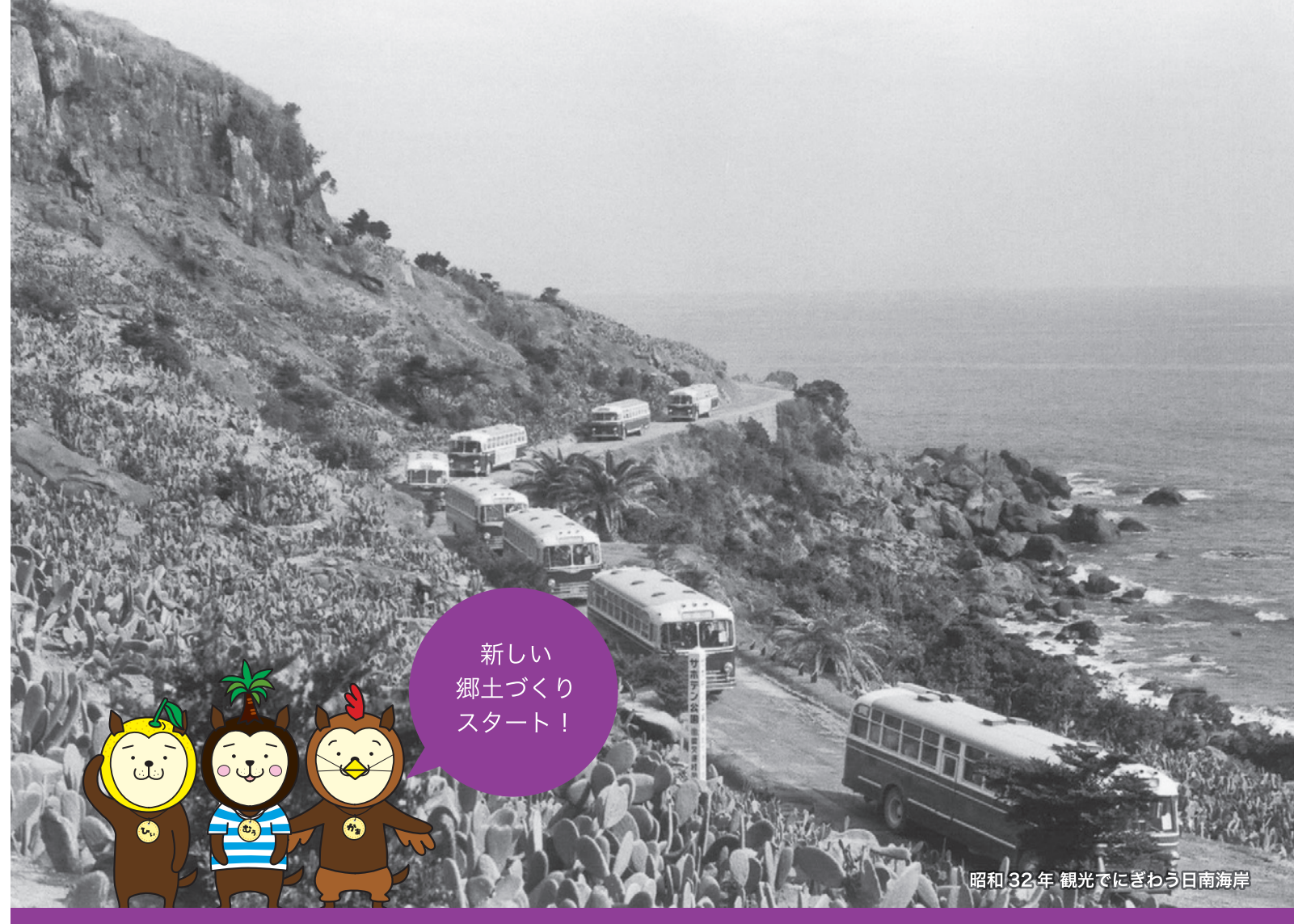
1947 [昭和 22 年]

第1回知事、市町村長選挙

初めての公職選挙

昭和22(1947)年、米国の日本占領政策下で基本的人権の尊重・民主主義・平和主義を原則とする新憲法が制定され、婦人参政権も確立された。旧憲法下では知事は官選(政府の任命制)であった。

第1回知事選挙は、昭和22(1947)年4月に実施された。安中忠雄・二見基郷・木島昇・鈴木健太郎が立候補し、熱戦が展開された。初めての民選知事として安中忠雄が第36代宮崎県知事に選出された。市町村長選挙も知事選挙に先立って実施され、県下3市長と85町村長が、民選により選出された。県民は選挙をはじめて身近なものとして感じ取った。



新しい
郷土づくり
スタート!

昭和32年 観光でにぎわう日南海岸

1960 [昭和 35 年]

しまづ ひさなが たかこ 島津久永・貴子夫妻新婚旅行

宮崎の新婚旅行ブーム

昭和30年代後半から50年代前半にかけて、「南国宮崎」に観光ブームが訪れた。ピーク時の昭和49(1974)年には、宮崎市内に宿泊した新婚旅行客は約37万組。同年に全国で結婚したカップルの約35%にのぼるといわれている。宮崎の風土が南国のイメージに適合したと思われる。

昭和35(1960)年、昭和天皇の第五皇女・貴子様と佐土原島津家次男の島津久永氏が結婚された。その時、御夫妻は宮崎に里帰りされて、宮崎の風光が全国に紹介された。さらに同37(1962)年、皇太子殿下御夫妻が県内を旅行されて、全国に大きく報道された。この時期、県は青島・霧島・日南海岸などの観光地の公園施設の整備や植栽・遊歩道の造成などを行い、自然景観の保護に努めた。



1954 [昭和 29 年]

宮崎空港開港 極東航空(現・全日空)ローカル線

輸送の歴史的变化

昭和18(1943)年に旧海軍飛行基地として建設された宮崎空港は、同29(1954)年に日本初の民間パイロット養成機関である国立航空大学の訓練飛行場として開港した。

同年極東航空(現・全日空)が宮崎-福岡-大阪線を開設し、その後宮崎-大分線などを開設した。

昭和38(1963)年にはターミナルビルが完成し、同41(1966)年には1800mの滑走路が完成するなど整備が進められた。

その後、平成2(1990)年には滑走路が2500mに延長され、新ターミナルビルも完成。また、平成8(1996)年にはJRによる空港連絡鉄道が開業した。

国内主要都市や海外都市への路線も増え、国内・国際航空ネットワークの充実が図られており、宮崎の空の玄関として重要な役割を果たしている。



宮崎県のあゆみ 戦後復興と新時代

昭和二十(一九四五)年、太平洋戦争末期に、宮崎県域はアメリカ軍の激しい空襲にさらされた。六月二十九日から八月初めにかけて、延岡大空襲、宮崎大空襲、都城大空襲と相次ぎ、市街地は焼土と化した。富島(日向市)、高鍋なども激しい空襲を受けた。八月十五日、日本は無条件降伏をして敗戦国となった。戦災列島と化した国土の中で民衆は混乱と復興の苦難の日々を耐えた。

昭和二十二(一九四七)年四月、新憲法のもとに改正された選挙制度による最初の知事、国会議員、市町村長、市町村会議員などの選挙が行われた。人々は、暗い戦時体制が終って民主主義の新時代が訪れたことを感じ取っていた。

新しい教育制度は、六・三・三・四制となり昭和二十二(一九四七)年四月から発足した。多くの学校は校舎不足であったが応急の対応でしのいだ。国は一県に一の国立大学を設置する方針を進め、本県では、宮崎高等農林学校、宮崎師範学校、宮崎青年師範学校、宮崎工業専門学校の四校を基礎にして、昭和二十四(一九四九)年五月、農・学芸・工の三学部を持つ国立宮崎大学が開学し、地域文化の充実発展に資する拠点として、県民の大きな期待を集めた。

昭和三十(一九五五)年、国の経済白書は「もはや戦後ではない」という言葉を掲げ、戦後復興期から発展期に入ったことを宣言した。本県では綾川総合開発、村興し運動、教育振興(高校の新設)、細島の工業用地造成などが進められた。特に電源開発は、大淀川、綾川、一ツ瀬川、小丸川、五ヶ瀬川の水系に発電所が建設され、昭和三十年代は、電源開発の時代となった。

昭和二十九(一九五四)年十月「南国宮崎産業観光大博覧会」が開催された。この月、宮崎市に国立航空大学校が開校し、十二月には、宮崎空港が開設されて極東航空(現・全日空)ローカル線の旅客機が就航した。

昭和三五(一九六〇)年五月には、昭和天皇の第五皇女・貴様が、旧佐土原藩島津家の後裔・島津久永氏と結婚され、新婚旅行の地として本県を選ばれたことで、一躍注目を集めた。これらの要因と、日南海岸沿いに「サボテン公園」や「こどものくに」を設立した宮崎交通をはじめとする地元の見直し整備が十分であったことが相まって、本県には空前の新婚旅行ブームが到来した。

1964 [昭和 39 年]

日向・延岡地区を新産業都市に指定

宮崎県の産業化

昭和37（1962）年、新産業都市建設促進法が公布された。重化学工業を中心とする新産業都市を建設し、4大工業地帯（北九州・阪神・中京・京浜）に集中している産業配置を転換しようとする政府の方針が示された。

我が国は、経済の高度成長によって、4大工業地帯に産業と人口が集中し、地域間格差が拡大した。また、産業エネルギーを石炭から石油へ転換するため、臨海工業地帯にコンビナートを中核とする新産業都市を建設する必要に迫られていた。

昭和39（1964）年7月、本県の「日向・延岡地区」を含む新産業都市13地区の指定が内定した。港湾に恵まれた細島には、県が早くから臨海工業地帯の造成を進めており、南九州の開発拠点としての開発が期待された。



延岡市役所

1962 [昭和 37 年]

SAP 運動開始

農業後継者の育成

昭和35（1960）年以降になると日本は経済成長期に入った。雇用を求めて農村から都市へと働き手が移動し始め、食糧生産基地をめざす本県としては、対策が必要となった。若い人々を農業の担い手として育成する農業後継者育成事業としてSAP運動が起こった。

県は市・町・村の農業青年に参加をよびかけて、SAP運動を通じて学習と実践を継続し、希望と誇りを持つ農業後継者育成に取り組んだ。

育成の場として昭和37（1962）年、宮崎県高等営農研修所（現・宮崎県農業大学校）が開設され、農業近代化を担う経営者育成に大きな役割を果たしている。



1966 [昭和 41 年]

宮崎空港 地方空港として初のジェット化

空路の高速化

昭和36（1961）年、宮崎空港は第2種空港の指定を受け、地方空港として整備が進められた。同41（1966）年には、宮崎—東京線に地方空港としてはわが国で初めてジェット機が就航した。これまで、地方空港ではジェット機を利用するための整備が整わず、条件の良い宮崎空港が初めてとなった。巨大で優美なボーイング727の姿が人々の注目を集めた。

ジェット化などに伴い乗客数も増え、昭和40（1965）年に約19万人であったのが、同47（1972）年には100万人、同54（1979）年には200万人、平成7（1995）年には300万人を超え、国内でも有数の地方空港となっている。



1964 [昭和 39 年]

県の花、県の鳥を制定

豊かな自然のシンボル

昭和39（1964）年12月、県花（ハマユウ）^{けんか}・県鳥（コシジロヤマドリ）^{けんちよう}が制定された。ハマユウは、ヒガンバナ科の亜熱帯性の植物である。青島・日南海岸などで、青々とした美しい葉を見せる。夏季に白い大きな花をつけ、芳香を放つので、民家の庭先などにも植栽される。

コシジロヤマドリは、腰に白い模様のある美しい鳥であり、キジによく似ている。日本では南九州にしか生息していない貴重なヤマドリであり、捕獲禁止になっている。県は、人工繁殖によって幼鳥を自然に放鳥している。

昭和38（1963）年の置県80周年を記念して、公募と県民の投票により制定された。



昭和 39 年 新産業都市に指定されにぎわう日向・延岡地区



宮崎県のあゆみ 高度経済成長

昭和三十五（一九六〇）年に池田勇人内閣が成立し、「所得倍増計画」を掲げた。

国においては、新幹線や高速道路等の大型プロジェクトが推進され、目覚ましい経済成長がみられた。本県では、農村から都市へ集団就職などにより人口の流出が一段と顕著になり、県人口は、昭和三十一（一九五六）年の一四万人から昭和四十七（一九七二）年までに十万人減少し、特に農村部では「三ちゃん農業」と呼ばれる労働力不足を招いた。また、全国との所得格差の是正が課題となった。

この時期に黒木博知事が「躍進県政」を目指し、米作りから畜産・園芸主体へと変革を図る農業近代化によって「日本の食糧基地」に転換しようとする政策を推進した。

農林漁業の近代化・工業の振興・産業基盤の拡充・人的資質の向上・生活環境の整備などの政策が進められた。本県農業近代化の担い手として優秀な経営者育成のため、SAP（サップ）運動が組織され推進された。農業青年の資質向上のために学習活動や実践活動が重視されて実績を挙げていった。

さらに、昭和四十七（一九七二）年

には県農業大学校が開校し、優れた人材が育成されている。

昭和三十九（一九六四）年、日向・延岡地区が、新産業都市に指定され、本県の臨海工業地帯として、期待されることになった。

昭和四十六（一九七一）年には細島港に大型の港湾施設が整備され、細島く川崎を結ぶカーフェリーと、細島く神戸を結ぶカーフェリーが就航、本県の農畜産物など生鮮食料品が直接大都市消費圏に運ばれるようになった。

宮崎空港は、昭和三十八（一九六三）年に新たなターミナルが完成し、口ーカル空港としては充実した設備を備えた。

本県の陸上交通は地の利に恵まれず、遅れがちであったが、昭和四十八（一九七三）年に九州縦貫自動車道宮崎線が着工し、昭和五十六（一九八一）年に全線開通した。

昭和五十四（一九七九）年の「宮崎国体」を契機に県民の発展意欲が盛り上がり、国を上回る経済成長率に支えられ県民所得の全国格差が縮小した。

また、昭和五十年代後半は、長年の懸案であった宮崎空港・宮崎港・宮崎学園都市等の主要プロジェクトを軌道に乗せた時代であった。

1972~2004

九州縦貫自動車道^{じゅうかん}開通

高速道路時代の幕開け

九州縦貫自動車道は、北九州市を起点として福岡、佐賀、熊本各県を通過し、えびの市で分岐後、鹿児島市に至る鹿児島線と宮崎市に至る宮崎線からなる路線で、九州の骨格となる路線である。

宮崎線は昭和48(1973)年2月に「えびの～高原間」で初めての起工式を行い、昭和51(1976)年3月4日に最初の開通となった。その後、昭和56(1981)年3月17日に「高原～都城間」が開通、同年10月29日の「都城～宮崎間」の開通により宮崎線が全線開通した。

九州縦貫自動車道^{じゅうかん}全線4車線化

さらに、平成7(1995)年7月27日に暫定2車線で「人吉～えびの間」の開通により、九州縦貫自動車道全線が開通し、青森から宮崎・鹿児島までが高速道路で直結された。

また、「人吉～えびの間」開通後の交通量増加に伴い、平成10(1998)年10月には「人吉～えびの間」の4車線化着手が決定し、平成13(2001)年に「えびのPA～えびのIC間」が開通、平成16(2004)年12月に4車線化が完了した。これにより九州縦貫自動車道は全線4車線化(一部6車線化)となった。



1974[昭和49年]

宮崎医科大学開学

国立大学の充実

国立宮崎医科大学は、昭和49(1974)年6月7日開校した。昭和45(1970)年、本県を含めて全国で国立大学の医学部、または医科大学を有しない県が、政府に対して国立大学に医学部を設置する運動を開始した。本県は昭和46(1971)年、県知事名で「宮崎大学に医学部を設置することについて」という要望を提起し、政府や県出身の国会議員などに陳情を開始した。翌年1月に宮崎・静岡・佐賀・島根の4県に調査費が計上されて具体的な動きが始まった。本県では、宮崎大学の移転統合による学園都市建設構想が浮上して本格化し、宮崎市南部と清武町に学園都市を建設し、医学部を配置することを決定した。昭和49(1974)年6月7日に正式開校した。

仮校舎を県総合運動公園内の建物に置き、暫定研究室を県立病院内に置いた。

昭和54(1979)年4月、建物が完成して現在地に移転した。



1975[昭和50年]

『宮崎サファリパーク』開園

日本最初のサファリパーク

昭和50(1975)年11月1日、野生の大型動物を、アフリカの草原で見ると同じように見られるという、日本初の「サファリパーク」が、佐土原町に開園した。

猛獣のいる草原の中を車で走りながら、窓越しに動物を見るというスリルと迫りに満ちた動物園である。開園の日には早朝から熊本・山口など県外ナンバーの車が列をなしたので、9時開園の予定を15分早めた。約100万平方メートルの丘陵地帯に、ライオン40頭、シベリア・タイガー10頭などの他、キリン、シマウマ等を含めて約430頭が放し飼いにされていた。車から降りてポニーやウサギなどと遊べるコーナーもあった。

園内は約5キロのコースで、客を案内するサファリバスもあった。開園当時は人気を博し、昭和51(1976)年には年間100万人を超える入園者数を記録したが、10年後の昭和61(1986)年11月に閉園となった。



1971[昭和46年]

カーフェリー就航

海上交通の充実

日本カーフェリー就航【細島～川崎】

昭和46(1971)年3月1日、日本カーフェリーが細島～川崎間に就航し、営業を開始した。午後6時、日向ターミナルから「せんとぼーりあ」号(6000トン)が、川崎ターミナルから「ふえにっくす」号(6000トン)が、それぞれ出発した。

宮崎県と京浜地方を26時間で直接つなぐ海上ルートの開始である。日向からは、乗客262人と乗用車20台、トラック15台が乗船した。トラックのうち4台には本県産の新鮮な野菜・ミカン・牛肉・ブロイラー・鶏卵などが積み込まれていた。川崎からは、約700人の乗客と乗用車100台、トラック11台が乗船していた。南九州の開国ともいえるべき時代が来た。

宮崎カーフェリー就航【細島～神戸】

昭和46(1971)年6月5日、宮崎カーフェリーが細島～神戸間に就航した。

3月の日本カーフェリーに続いての営業開始である。第1便は「はいびすかす」号(6000トン)が細島から出航した。

この間は、今までの陸路トラック輸送では23時間を要していたが、海上輸送なら15時間で運ぶことが出来る。本県産の生鮮青果物を始め、農畜産物の輸送に大きな役割を果たすことが期待された。熊本県からの牛・豚の輸送も、このルートを利用することで有利となり、利用拡大が見込まれていた。



1968[昭和43年]

細島工業港に15,000トン公共岸壁完成

海上輸送の発展

本県は、昭和27(1952)年から、細島の臨海地区の造成工事に着手し、工場用地の埋立造成、工業港の建設などが進められていた。細島から延岡にいたる臨海地区を工業地帯として建設することが期待されていたからである。

細島の港湾施設は、昭和38年度までに1万5000トン級岸壁2パースが整備された。さらに46年度までに、1万5000トン級1パース、5000トン級1パース、3000トン級1パースが完成した。南九州の農畜産物を、阪神・京浜方面へ大量に海上輸送する期待が大きくなった。



1973[昭和48年]

第24回全国植樹祭

自然の保護と創出

昭和48(1973)年4月8日、「自然の保護と創出」を大会テーマとした第24回全国植樹祭が、小林市の夷守台で開かれた。午前10時30分、ファンファーレが響く中に、花火が打ち上げられ、国旗・大会旗・県旗が掲揚された。約2万3000人が参加する中に、桜内農林大臣・文部大臣(代理)・環境庁長官(代理)などの祝辞が述べられた。続いて黒木知事が「自然の保護と創出」の決意を表明。天皇・皇后両陛下が現地地に到着され、天皇陛下がお言葉を述べられた。両陛下がそれぞれ植樹をされ、続いて参加者により2万9000本の苗木が夷守台に植樹された。両陛下は、この日の夜は、都城市の島津邸に御宿泊となり、都城市までの沿道には15万人が出て歓迎した。日本有数の森林県である本県に相応しい植樹祭となった。

