

通貨確認作業を視察する山中貞則総理府総務長官。(沖縄県公文書館所蔵)。国内外から差額を狙った投機の動きを招くおそれがあったため、琉球政府と日本国政府が極秘に通貨確認Xデーを設定し(10月9日)、県民のドルの保有確認を行い、確認分について、復帰時の交換レートと360円との差額を補償することとした。



通貨切替用の円を、那覇港から日銀那覇支店まで輸送するトラック。540億円の紙幣と硬貨が、160個余りのコンテナに詰められ東京から沖縄に運ばれてきた。昭和47年5月2日の写真(沖縄県公文書館所蔵)



1972年(昭和47年)

昭和47年5月15日。沖縄の本土復帰。那覇市民会館で開催された新沖縄県発足式典の様子。屋良朝苗知事が沖縄県発足宣言を行い式辞を述べ、山中貞則国務大臣(初代沖縄開発庁長官)による祝辞が送られた。(沖縄県公文書館所蔵)



昭和47年5月15日。沖縄総合事務局設置。当時の沖縄は、社会経済のあらゆる面で本土との格差があり、社会資本の整備も遅れていた。沖縄の経済や社会発展のための事業を推進する機関として沖縄開発庁が設置。現地には沖縄総合事務局が設置され、琉球政府、USCAR(琉球列島米国民政府)、沖縄・北方対策庁沖縄事務局からの職員、中央省庁からの出向者など810名でスタートした。



1973年(昭和48年)

昭和48年11月26日。琉海ビル陥没事故。(沖縄建設新聞所蔵) 那覇市前島の建設現場で大規模な道路陥没事故が発生。長さ約100m、幅約50mにわたる大規模なもので、国道も1車線の幅を残すのみとなり、周囲のアパートや民家、駐車中の乗用車約10台が転落した。



1952年(昭和27年)

昭和27年7月、日本政府は総理府南方連絡事務局の出先機関として那覇日本政府南方連絡事務所を設置。当初は、米側機関との連絡や渡航証明等を実施。後に米国民政府との協議機能が追加された。(那覇市歴史博物館所蔵)



1965年(昭和40年)

昭和40年8月19日 佐藤栄作総理大臣がアメリカ施政権下の沖縄を訪問。那覇空港で「沖縄の祖国復帰が実現しない限り、日本にとって戦後は終わっていない」と述べた。昭和44年11月の日米首脳会議で昭和47年中の沖縄返還実現について合意。昭和47年5月15日沖縄は日本に返還された。(沖縄県公文書館所蔵)



1970年(昭和45年)

昭和45年5月19日。那覇空港にて山中貞則総理府総務長官を迎える屋良朝苗琉球政府行政主席。(沖縄県公文書館所蔵)



1971年(昭和46年)

昭和46年10月9日。通貨確認。手持ちドルの確認のため、銀行に並ぶ行列。「米ドルと金との交換の停止(ニクソンショック)」により、1ドル360円に固定されていた為替レートは徐々に切り上がった。通貨交換時(復帰時)の差損を補償するため、ドルの個人保有確認作業が実施された。



国道58号のうち、那覇～名護間については、昭和48年9月から急ピッチで工事が進められ、海洋博の開催までに仲泊～許田を除く工区の完成をみた。

写真は建設中の沖縄自動車道（沖縄建設新聞所蔵）



許田インターチェンジ付近。昭和49年12月の写真（沖縄建設新聞所蔵）



昭和50年7月20日。沖縄国際海洋博覧会開幕。（那覇市歴史博物館所蔵）
世界初の「海洋」をテーマとした特別博。昭和51年1月18日までの183日にわたって開催。36の国家、欧州共同体や国際連合など3つの国際機関などが参加。未来の海洋都市をイメージして建造されたアクアポリスをはじめ、日本の企業グループなど多くの出展館が並んだ。



県庁敷地に設置された沖縄国際海洋博覧会カウントダウンタワー。「海洋博開催まで903日」の文字が見える。昭和47年の写真（沖縄県公文書館所蔵）



海洋博会場建設現場の様子。建設には多くの人々が携わった。開催を契機として、宿泊施設の整備、道路、港湾、空港などのインフラが整備され、観光産業の基盤が整えられた。昭和49年8月の写真（沖縄建設新聞所蔵）



復旧後の様子。沖縄総合事務局では対策本部を設置し、事業者はじめ関係機関と連携し、昼夜の突貫工事で発生から39時間後に国道機能を復旧させた。



1974年（昭和49年）

昭和49年12月9日。福地ダム完成。写真は建設中の様子を伝えるオキナワグラフの記事（1972年12月号）。「総貯水容量51,500,000m³という沖縄最大の



福地ダムは、北部ダム事務所の手で工事が進められている」と紹介。復旧後、水資源の確保は緊急かつ最も重要な課題として位置づけられ、北部ダム事務所は、復旧前から米国陸軍工兵隊により工事が進められていた福地ダムの建設を承継し、復旧の2年後に完成させた。

北部ダム事務所による工事説明を伝えるオキナワグラフの記事（1972年12月号）。福地ダム完成以降、北部ダム事務所は新川ダム（S52）、安波ダムと普久川ダム（S58）、辺野喜ダム（S63）（以上北部5ダム）と、漢那ダム（H5）、瑞慶山（倉敷）ダム（H8）、羽地ダム（H17）、大保ダム（H23）、金武ダム（H26）を完成させた。



給水車から水を得るために並ぶ人々。昭和38年の写真（那覇市歴史博物館所蔵）
戦後沖縄では、復興と人口増加に伴う水の需要には対応できず、毎年のように水不足による断水を繰り返していた。



1975年（昭和50年）

昭和50年 沖縄国際海洋博覧会の開催に合わせた道路整備が集中的に進められた。まず、沖縄初となる高速道路の沖縄自動車道（石川～名護間）26.5kmの整備が日本道路公団により進められた。また、国道や県道においては、国道58号（那覇～嘉手納間の6車線化、嘉手納～仲泊間の4車線化、許田～名護間の4車線化）や、本部半島循環道路（名護～海洋博会場間）の整備などが行われた。写真は開通した沖縄自動車道（沖縄建設新聞所蔵）



1986年(昭和61年)

昭和61年4月11日。那覇臨港道路泊大橋開通。那覇港那覇ふ頭と新港ふ頭(安謝新港)を結ぶ那覇臨港道路の一部として開通した。開通当時は本部町の瀬底大橋(762m)を抜いて県内で最も長い橋だった(1118m)。架設工事には、当時は少なかった3千トンのクレーン船が使われた。写真は昭和60年の建設風景(那覇市歴史博物館所蔵)



1992年(平成4年)

平成4年10月31日首里城正殿完成。写真は首里城開園祝賀会の様子(沖縄建設新聞所蔵) 沖縄戦で焼失した文化財等の復興は重要な事柄となっていた。昭和61年に復帰20周年記念事業の一環として、首里城跡地を国営沖縄記念公園首里城地区として整備することが決まった。城郭の内側(正殿、瑞泉門、漏刻門、広福門など)を国営公園事業として沖縄総合事務局が主体となり整備を行った。



首里城正殿の復元起工式の様子 平成元年11月3日(沖縄建設新聞所蔵) 山中貞則初代沖縄開発庁長官、西銘順治県知事はじめ復元実現に向け尽力してきた首里城復元期成会のメンバーなど約千人が出席した。



平成4年11月5日。国営土地改良事業宮良川地区完了。沖縄で最初の国営かんがい排水事業が昭和50年にスタート。石垣島は、昭和45年以降8回の干ばつ被害を受けるなど、農業用水の安定的確保が長年の懸案だった。於茂登岳を源とする宮良川の上流に真栄里ダムと底原ダムを新設し、かんがい施設の設置、圃場整備などを行い、平成4年度に完了。石垣島では、名蔵川地区でも国営かんがい排水事業が昭和57年に着工され、平成10年に完了した。写真は建設中の名蔵ダム。



1978年(昭和53年)

昭和53年7月30日。交通方法の変更を見守る市民(那覇市歴史博物館所蔵) 戦後アメリカの施政権下の沖縄では、日本本土と異なり車は右側通行となっていた。左側通行に変更されたのは、復帰後の昭和53年7月30日であり、この日にちなんで、沖縄における道路交通方法の変更を「730(ナナサンマル)」と呼んでいる。



交通方法変更準備の様子。写真上部に「53年7月30日点灯」の看板が見える。交差点における右折車線の設置や道路標識、道路照明の設置、バス停の移設などの整備がなされた。バスやタクシーなどの車両も、左側のドアが開閉するタイプへと変わった。(那覇市歴史博物館所蔵)



交通方法変更準備。道路標示消去テストの様子。昭和52年2月の写真(沖縄建設新聞所蔵)



交通方法変更準備。道路工事の写真。昭和53年の写真(那覇市歴史博物館所蔵) 関連事業として大規模な立体交差、バイパスの建設も行われた。



1983年(昭和58年)

昭和58年3月18日。宜名真トンネル開通。本島北部では、本島一周道路の最後の難関と言われていた国道58号の宜名真トンネルが開通し、交通の利便性が高まり安全に北部一周ができるようになった。トンネルの地点は硬質な岩盤と崩落しやすいもろい岩盤の両方が存在し困難を極めた工事だったが、ロックボルト工法という当時の最新技術を駆使して完成した。写真は貫通式の様子。(沖縄建設新聞所蔵)



2002年(平成14年)

平成14年11月1日 沖縄美ら海水族館オープン(国営沖縄記念公園(海洋博公園):沖縄美ら海水族館所蔵)沖縄国際海洋博覧会の会場跡地に設置され



た海洋博公園の人気スポットの二代目の水族館が新たにオープン。館内には水量7,500㎡の世界最大級の大水槽「黒潮の海」を設置。大水槽の亚克力パネルは、幅22.5m、高さ8.2m、厚さ0.6m、総重量約134t。当時、世界一の大きさで、ギネス世界記録に認定された。同水族館は、復帰30周年記念事業として整備された。

2003年(平成15年)

平成15年8月10日 沖縄都市モノレール開業(沖縄建設新聞所蔵)。復帰時に策定された沖縄振興開発計画においても、新しい交通システムの必要性は提



起されるなど早くからその検討がなされていた。復帰から24年を経た平成8年に事業認可取得。平成15年に建設工事が完了し、沖縄都市モノレールの那覇空港駅～首里駅間が開業した。国、沖縄県、那覇市と沖縄都市モノレール(株)によって建設され、支柱などのインフラ部は道路管理者である国、県、市が建設、その他は沖縄都市モノレール(株)が整備を行った。

2004年(平成16年)

平成16年1月18日「国立劇場おきなわ」開場。沖縄伝統芸能の保存振興を図ること等を目的に、平成9年から文化庁や沖縄開発庁で劇場の設置計画の検討、建設費予算の計上を行い、沖縄総合事務局で整備が進められた。平成12年12月着工、平成15年7月31日完成、翌年全国で5番目の国立劇場として開場した。



2005年(平成17年)

平成17年4月10日～12日、第46回米州開発銀行(IDB)年次総会／第20回米州投資公社(IIC)年次総会開催。



加盟47カ国から財務担当大臣や中央銀行総裁等が参加する規模・質ともに世界でも有数の国際会議が、3日間の日程で、沖縄コンベンションセンター及びラグナガーデンホテルをメイン会場に開催された。海外からの1300名を含む多数が参加、コンベンションアイランド沖縄を世界に発信した。

宮古島において世界初の地下ダムとなる皆福ダムが完成(S53年度)。地下ダムは、地中に水を通さない壁をつくって、地下水の流れをせきとめ、地下水をためる施設。これらの整備によって、農業用水の安定供給が可能となり、マンゴーや葉タバコなどの高収益作物の栽培ができるようになった。その後、宮古島では、砂川地下ダム、福里地下ダムが建設された。



1993年(平成5年)

平成5年 ウリミバエ根絶。昭和47年の沖縄本土復帰対策の一環として開始されたミバエ類の根絶事業は21年の歳月をかけ、国、県、市町村、農業団体等多くの関係者により実施。世界でも初めての大規模で本格的な害虫の根絶事業だった。根絶後は、本土へのウリ類等の移動規制が解除され、マンゴーやかんきつ類、ゴーヤー等の多くの農産物で生産が拡大し、県外出荷量も増加した。



2000年(平成12年)

平成12年7月21日九州・沖縄サミット(主要国首脳会議)開催。森総理大臣をはじめ、海外から米国のクリントン大統領、英国のブレア首相など、各国首脳ら9人が沖縄に集結し、主要国首脳会議が開催された。県内では、主会場につながる国道や高速道路の整備、観光施設へのアクセス道路の整備などサミット関連の整備事業が進められた。首里城で開催された晩餐会の写真(沖縄タイムス社提供)



平成12年6月28日、九州・沖縄サミットに先立ち那覇空港自動車道南風原道路が開通。その南風原道路の一部を構成する南風原アーチ橋は、全



長828m(下り)にわたる世界有数の鉄筋コンクリート作りのアーチ橋。施工にあたっては、全アーチが閉合するまでの変位を抑制する、世界初となる斜材・セントル併用工法も採用された。

50th
anniversary

プロローグ
写真で振り返る沖縄総合事務局の歩み

2018年(平成30年)

平成30年3月18日、沖縄西海岸道路一般国道58号浦添北道路と那覇港浦添ふ頭地区臨港道路浦添線(宜野湾市宇地泊～浦添市西洲の区間、4.5km)が開通。国道58号沿線の浦添市をはじめ、那覇市街地やその周辺の交通渋滞の緩和、那覇空港から宜野湾市の沖縄コンベンションセンターまでの所要時間も短くなり、物流機能の強化も期待されている。



2020年(令和2年)

令和2年3月26日 那覇空港第二滑走路供用開始
那覇空港は、沖縄の復興とともに、第二種空港(国管理)に指定され、整備拡充が行われてきた。近年の需要増による容量の限界等に鑑み、第二滑走路の整備が行われた。滑走路間隔1,310m(オープンパレル)、増設滑走路の長さ2,700m×幅60m、埋め立て面積は約160ha、総事業費は約2,074億円。当初、7年の予定が5年10カ月の工期で完成した。



2021年(令和3年)

令和3年7月31日 名護東道路開通
名護東道路は、名護市宇伊差川から名護市宇数久田に至る総延長6.8kmの国道58号の地域高規格道路・自動車専用道路。北部地域へのアクセス向上・名護市内の交通混雑の緩和等を目的として、整備された。平成13年工事着工、着工から20年をかけて令和3年に全面開通した。



2022年(令和4年)

令和の復元が進む首里城。令和元年の火災により焼失した主要建物の復元に向けた取り組みが進んでいる。本土復帰50年の節目の年となる令和4年11月に正殿の本体工事着工、令和8年の完成を目指す。



2008年(平成20年)

平成20年2月 那覇第2地方合同庁舎2号館完成。沖縄総合事務局設置以降30年以上にわたり局の歴史を見守った旧庁舎(那覇市前島)に別れを告げ、平成20年3月24日から新庁舎での業務がスタートした。



2009年(平成21年)

平成21年9月18日 那覇市若狭の那覇港泊ふ頭地区に、県内で初めて大型旅客船の専用バースが供用開始。延長340m、水深-10mのバースと連絡橋からなり、最大11万トン級の大型クルーズ船に対応。(現在は最大16万トン級の大型クルーズ船に対応。)また、災害時には緊急物資輸送施設として利用できる耐震機能を有している。



2011年(平成23年)

平成23年8月28日 沖縄西海岸道路那覇西道路・那覇港臨港道路(空港線)開通。
国道58号の渋滞緩和、物流の効率化等を目的に那覇港と那覇空港を結ぶ県内初の海底トンネル「那覇うみそらトンネル」を含む延長約2.5kmの道路が開通。沈埋函自体を最終の接点として使用するキーエレメント工法という世界初の技術も導入された。



2016年(平成28年)

平成28年6月15日「沖縄・地域安全パトロール」を開始。
平成28年5月に県内で発生した米軍関係者による事件を受け、政府で取りまとめられた「沖縄県における犯罪防止に関する対策」の一環として、同年6月から実施。県内の繁華街等において、沖縄防衛局と共に防犯パトロールを行っている。

