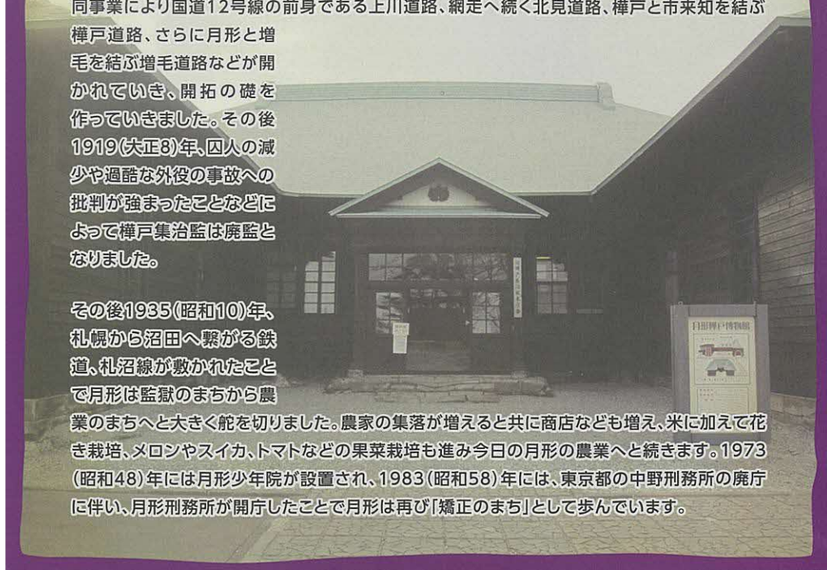
月形の炭鉄港ストーリー

1880（明治13）年、福岡藩出身で内務官僚だった月形潔を団長とする集治監選定の調査団が来道、1881（明治14）年9月3日、政治犯などを収容し北海道を開拓する目的で樺戸集治監（当時の刑務所）が国内で3か所目の集治監として設置されました。集治監の開設に伴い、一帯には看守やその家族も移り住み、輸送や物資の納入などに関わる出先も増えていきます。



囚人たちによって原野は田畑へと開拓され、1887（明治20）年から空知集治監（三笠）との共同事業により国道12号線の前身である上川道路、網走へ続く北見道路、樺戸と市来知を結ぶ樺戸道路、さらに月形と増毛を結ぶ増毛道路などが開かれていき、開拓の礎を作っていきました。その後1919（大正8）年、囚人の減少や過酷な外役の事故への批判が強まったことなどによって樺戸集治監は廃監となりました。

その後1935（昭和10）年、札幌から沼田へ繋がる鉄道、札沼線が敷かれたことで月形は監獄のまちから農業のまちへと大きく舵を切りました。農家の集落が増えると共に商店なども増え、米に加えて花き栽培、メロンやスイカ、トマトなどの果菜栽培も進み今日の月形の農業へと続きます。1973（昭和48）年には月形少年院が設置され、1983（昭和58）年には、東京都の中野刑務所の廃庁に伴い、月形刑務所が開庁したことで月形は再び「矯正のまち」として歩んでいます。

開拓の礎を築いた矯正のまち

月形町は、内務省御用掛権少書記官から樺戸集治監（明治14年～大正8年）の初代典獄に任ぜられた月形潔氏の姓を取り、1881（明治14）年7月1日、空知支庁管内第1号の村として誕生しました。樺戸集治監は、明治維新後の新政府が全国多数の国事犯や重罪犯を収容するために、全国で3番に設置されました。この集治監の囚人による農地開墾や道路開削などが礎となり、今日の月形町があります。基幹産業は農業で、昭和40年代半ばには、それまで稲作中心であった農業に花き栽培が導入され、現在ではメロンやスイカ、トマト、カボチャなどの果菜や野菜の栽培も盛んに行われています。1973（昭和48）年に月形少年院が開院、同58年には月形刑務所が開庁するなど、町民の間には「矯正のまち」としての意識も定着しています。

【札幌から】
車：約1時間10分（道道275経由）
JR：約1時間50分（函館本線→岩見沢→バス）

【新千歳空港から】
車：約1時間30分（道央自動車道経由）
JR：約3時間（千歳線→函館本線→岩見沢→バス）

【旭川空港から】
車：約2時間（道央自動車道経由）
JR：約3時間30分（空港リムジンバス→函館本線→岩見沢→バス）

炭鉄港 月形

TSUKIGATA 月形 歴史をめぐる旅物語

制作：炭鉄港推進協議会（事務局：空知総合振興局地域創生部地域政策課）

〒068-8558 北海道岩見沢市8条西5丁目
電話番号：0126-20-0146　FAX番号：0126-25-8144

炭鉄港 北の産業革命の物語
http://www.sorachi.pref.hokkaido.lg.jp/ts/tss/tantetsuko.htm

歴史をめぐる旅物語 **炭鉄港**

月形

文化庁
令和元年度文化資源活用事業費補助金
（観光拠点整備事業）

パンフレット背景色は12市町それぞれの炭鉄港イメージカラーです　【月形：町のシンボルマーク】

日本遺産とは

JAPAN HERITAGE
日本遺産

「日本遺産（Japan Heritage）」は地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーを「日本遺産（Japan Heritage）」として文化庁が認定するものです。ストーリーを語る上で欠かせない魅力溢れる有形や無形の様々な文化財群を、地域が主体となって総合的に整備・活用し、国内だけでなく海外へも戦略的に発信していくことにより、地域の活性化を図ることを目的としています。
【本邦国策を北海道に観よ!～北の産業革命「炭鉄港」～】は令和元年度日本遺産に認定されました。

日本遺産ポータルサイト　https://japan-heritage.bunka.go.jp/ja/

北海道の近代化を支えた 三都を結ぶ物語

北海道の近代化は、1872（明治5）年、石造埠頭の建設が開始された小樽からスタートしました。その後、小樽が北海道のゲートウェイとして一段の飛躍を遂げる契機となったのは、1879（明治12）年、北海道初の近代炭鉱である官営幌内炭鉱（現在の三笠市幌内）の開鉱でした。

その石炭を運ぶための幌内鉄道は、北海道初の鉄道として、まずは1880（明治13）年に手宮（小樽）～札幌間が部分開通、1882（明治15）年には幌内まで全通しました。幌内鉄道は、小樽港への石炭運搬だけではなく、北海道内陸部へ入植する人や収穫した農産物の輸送に活躍するとともに、人や物資の輸送円滑化を通じて道都札幌の発展も支えました。

1889（明治22）年、炭鉱と鉄道は元薩摩藩士の堀基が設立した北海道炭礦鉄道会社（北炭）に払い下げられ、同社によって空知炭鉱（歌志内）と夕張炭鉱（夕張）の開発が進められました。それに伴い、1892（明治25）年に室蘭まで鉄道が延長され、岩見沢が道央圏を東西南北に結ぶ鉄道の交点として、室蘭が石炭積出港として発展する礎となりました。

1906（明治39）年には、鉄道が国有化されました。北炭は、その売却資金をもとに、英国企業2社との合弁により、室蘭に日本製鋼所を設立。1909（明治42）年には製鉄へと進出し（輪西製鉄場：現在の日本製鉄室蘭製鉄所）、室蘭は鉄の街として不動の地位を確立しました。

一方、鉄道国有化によって北炭の独占輸送体制が崩れ、財閥各社は一斉に空知へ進出し、これを足がかりにして日露戦争で獲得した樺太へと勢力を伸ばしました。このことが小樽港の一層の発展を促して、1914（大正3）年の小樽運河の開削へとつながっていきます。

空知・小樽・室蘭の三都を結ぶ鉄道は、全道の鉄道ネットワークの機軸となり、三都の基幹産業である石炭・港湾・鉄鋼は、北海道の産業化を先導してきたのです。