

遠州地方の交通発達史

年表

縄文・弥生時代
古墳時代

集落のまわりに運河。舟で川・河口・湖・外海へ。
遠距離の交通は馬または船。

五世紀前半

本坂越えの道、大和政権が東に向かって軍事的・経済的勢力を広げていく
“王の道”となる。

六四五

七〇二

男が年一〇日間都に上り労役に従事する「庸」、都に対する直接の物納
「調」、四年間の兵役義務「兵役」など、都との交通始まる。
現在の静岡県地方、遠江・駿河・伊豆の三国に分割される。
素賀国（そがのくに）原野谷川流域中心・久努国（くどのくに）袋井市付
近中心・遠淡海国（とおとおみのくに）磐田付近から西が遠江となる。

七二〇

日本書紀に「東海」（うみつみち）の記載。朝廷の統治下にある東方の国々
に到る海沿いの道を意味した。
陸上交通の中継所・駅家（うまや）置かれる。遠江には西から猪鼻、栗
原、引摩、横尾、初倉に。

一〇世紀初め
（延喜時代）

三河豊川（のち猪鼻）→栗原（のち曳馬）→伊摩（のち見附）→横
尾（のち掛川）→初倉（のち金谷）→大井川→駿河へのコースあり。
浜松庄の名が登場するようになる（宿名は引馬）。

鎌倉時代

遠州の主な荘園→村櫛、川匂、飯田、浜松、池田、原田、笠原。
京→鎌倉間の交通頻繁となり駅発達（橋本駅水没し新居駅に、曳馬駅は地
を移し浜松駅になる）。
中世の天竜川の渡し場→池田。海上交通の拠点は新居、掛塚。

室町・戦国時代

遠江には伊勢神宮領（御厨→みくりや）が一八。その関係もあり伊勢商人
が活躍。

一四六七→七七

今川の勢力、駿河・遠江に定着（都の貴族が今川を訪れて滞在、中央の文
化を伝える）。

一六世紀初め

朝鮮半島から乗馬の技術伝わる。

大化の改新（律令制度をしく）

駅馬、伝馬を置く駅伝制が大宝令で確立

人と物資を運ぶ水上交通の要所として津→港。
僧行基が橋、布施屋など交通施設をつくる。

すでに平安時代後半から律令制度崩れ始め、各地に荘園できる（貴族、神
社仏閣が所有し、免税の特典）
私的な交通がしだいに発達（駅伝制廃れ、有力者による自力の交通が増え
る。関の成立。地域経済と交通の要所に、長者による私的経営の宿形成。
東海道の政治・経済・文化・軍事的な重要性が飛躍的に増し、山陽道を抜
いて国内随一の幹線道路となる。

商品流通が拡大（馬借→馬の背に荷物をつけて運ぶ、車借→牛に荷車を引
かせる、などの業者が出現し活躍）。

応仁の乱。

道路はいたるところ閉塞、荒廢。

信長、四人の道奉行を置く。東海道広き三間半、その他国道三間と定め改
修。

一六世紀初め

産業が発達し特産物有名に（竹輪、かまぼこ、のり、沖津鯛、塩、紙、綿、あかね、胡麻油、茶など）

一五六八（永禄一一）

家康、浜松に入城し増改築。城名、宿名とも浜松となる。

一六〇一（慶長六）

東海道五十三次の宿駅整備へ（遠江には白須賀・新居・舞阪・浜松・見附・袋井・掛川・日坂・金谷の九駅。関所は新居、気賀。各駅に伝馬）

一六〇七（慶長一二）

家康の命で天竜川の水運を開く（信州諏訪より遠州掛塚。年貢米の輸送体系を整備）

一六二五（寛永二）

鹿玉郡新原村（現、浜北市）に築堤、天竜川の支流が本流となる。元本流であった馬込川河口の田尻港（現、浜松市法枝町）衰微。

天竜川河口の掛塚港、浜松城下町の外港（掛塚街道経由）として発展。江戸、大坂へ積出し・回漕される物資は木材（松、樺、桧など）を中心に木炭、茶、松皮、生姜、瓦、青石、浜網、操綿、栗、串柿、松茸、竹皮など。

木材は信州・北遠で伐採、筏で流下し掛塚の製材所（当時木挽小屋と称す）を経て港へ。掛塚港は流水幅一〇数間、水深六尺以上、千石船も自由に航行。

一六三六（寛永一三）

伊勢の太兵衛、三峯川との合流点から川船で初めて河口の掛塚まで五三里を下る。

川船による水運が発達。

大日本海岸全図（江戸後期作成）に御前崎より新居に一三の湊を記載。

一八六九（明治二）

一八七〇（明治三）

一八七一（明治四）

浜松県となる（一八七六年まで。市内紺屋町に県庁跡）。
浜松の堀留運河が開通。翌年から営業開始。
運河開通により、浜名湖の東西を結ぶ航路（入野より新所原。蒸気船）も開設。

一八七二（明治五）

浜松に初めて人力車（翌年、浜松県に人力車一八六台）。

一八七三（明治六）

一八七四（明治七）

秀吉、街道を修理し各駅に飛脚を置き宿駅発達。

お伊勢参りなど、庶民の旅広がる。
東海道の通行盛況。

政府、街道の関所の廃止を布告（宿駅制度の廃止は一九七二年）。
日本人経営の初の乗合馬車（東京より横浜）。

東京の和泉要助、人力車を考案し営業用を利用。

日本初の馬車鉄道（大阪造幣局より波止場。官用であり、一般に利用され始めるのは一八八二年頃以降）。

元飛脚業者、貨物専用の陸運元会社を設立。三年後に発展的に解消し内国通運会社を設立（鉄道貨物取扱いを主業務）。
日本初の鉄道（新橋より横浜、五三分）。

初の鉄道貨物営業開始（新橋より横浜）。

鉄道、大阪より神戸間開通。

一八七八(明治一一)

天竜橋完成(長さ六四六間、幅一尺、木橋)。

一八八〇(明治一三)

浜名橋完成(新居ノ舞阪)。

一八八一(明治一四)

天竜川に橋(池田の渡船場跡)東海道と姫街道が合流する地点。幅九尺、長さ四二九間、木橋、賃取り橋。

一八八二(明治一五)

掛塚港、商業港として本格的修築始まる(東西四町、南北二町。明治末には港としての機能終える)。

一八八三(明治一六)

一八八五(明治一八)

一八八六(明治一九)

一八八五(明治一八)

一八八八(明治二一)

一八八八(明治二一)

一八八九(明治二二)

一八八九(明治二二)

一八九〇(明治二三)

一八九〇(明治二三)

一八九一(明治二四)

一八九一(明治二四)

一八九二(明治二五)

一八九二(明治二五)

一八九三(明治二六)

一八九三(明治二六)

一八九四(明治二七)

一八九四(明治二七)

一八九五(明治二八)

一八九五(明治二八)

一八九六(明治二九)

一八九六(明治二九)

一八九七(明治三〇)

一八九七(明治三〇)

一八九八(明治三一)

一八九八(明治三一)

一八九九(明治三二)

一八九九(明治三二)

一九〇〇(明治三三)

一九〇〇(明治三三)

一九〇一(明治三三)

一九〇一(明治三三)

一九〇二(明治三三)

一九〇二(明治三三)

一九〇三(明治三三)

一九〇三(明治三三)

一九〇四(明治三三)

東海道乗合馬車走る(浜松からも利用可能に)。

軽便鉄道の最初(釜石鉄道。鉄鉱石を運搬)。

日本初の私鉄(日本鉄道会社)設立。

東京馬車鉄道が開通(新橋ノ日本橋)。

内務省、国道一ノ四四号線を定める。

第一次鉄道熱。私設鉄道の出願相次ぐ。

東京ノ京都を結ぶ幹線鉄道計画を中山道ルートから東海道ルートに変更。

東海道線六〇〇キロ全通(新橋ノ神戸二〇時間五分)。

東京・上野の第三回内国勸業博覧会で電車運転。

私設鉄道の営業キロ(一三六五キロ)、官設鉄道(八八五キロ)を上回る。

上野ノ青森全通(日本鉄道)。

沿岸航路、全国的に大発展。

上野ノ直江津全通。

日清戦争始まる。このときまでに青森ノ広島が鉄道で一本につながっていた(日本鉄道・官設東海道線・山陽鉄道。広島に大本営設置)。

日本初の路面電車(京都電気鉄道)開業。

初の急行列車運転開始(新橋ノ神戸)。

遠信鉄道期成同盟会(静岡県・長野県)結成。浜松商工会議所、同鉄道敷設を建議。

浜松地方最初の乗合馬車(林弥十郎の速里軒会社)。

一八九六(明治二九)

掛塚橋架設。

一八九七(明治三〇)

西遠馬車鉄道(株)設立(線路延長一六キロ。翌年、認可取得)。浜松馬車(株)設立(翌年七月営業開始。車両二八両、馬三〇頭)。

この頃以降

浜松町に通じる道路の整備進む(姫街道、笠井街道、掛塚街道、二俣西街道、宇布見街道など)

一八九八(明治三一)

天竜川駅開設。天竜運輸会社、本社を天竜川駅前に移転。

一八九九(明治三二)

一九〇〇(明治三三)

秋葉馬車鉄道が営業開始(遠州で唯一。秋葉街道)。

一九〇二(明治三五)

一九〇六(明治三九)

静岡県、自動車取締規則公布。

一九〇六(七)

遠州地方に乗合馬車七七両(人力車と共に最も重要な交通機関)。

一九〇七(明治四〇)

浜松鉄道(株)創立(地元有力者らが雨宮敬次郎を社長に迎えて。雨宮、翌年に大日本軌道設立(全国八支社)。

一九〇八(明治四一)

大日本軌道浜松支社。中ノ町線(馬込(中ノ町)、鹿島線(板屋町(二俣)が開通)。

一九〇九(明治四二)

一九一〇(明治四三)

一九一〇(明治四四)

一九一〇(明治四五)

明治末

一九二二(大正一)

浜松軽便鉄道(株)設立(伊東要蔵社長)。三年後、浜松鉄道(株)と社名変更。戦後、遠州鉄道(株)に合併、同奥山線となる。

日清戦争後の投資ブーム。私鉄の延長三六五キロ(官有鉄道の約四倍)

自動車、日本に初めてお目見え(前年末の説も)。

山陽鉄道に日本初の食堂車(二年後、官設鉄道にも)。

山陽鉄道に日本初の寝台車。

初の乗合自動車営業開始(広島)。

鉄道国有法公布(全国の幹線網をつくりあげてきた私鉄一七社を買収。翌年一〇月完了。この時点で全国貨物輸送量の八〇%を私設鉄道が担っていた)。

国産ガソリン自動車第一号(東京自動車製作所)。

国鉄山手線で電車運転開始。

軽便鉄道法公布、施行(地域社会の小規模鉄道建設を促す)。

中央本線全通。

純国産の乗用車ダット号制作。

展望車つき特急列車運転開始(新橋(下関、二五時間)。

官設・私設鉄道の延長キロ数九〇〇〇キロを超える。
馬車鉄道の最盛期。会社数四〇、線路延長四八〇キロ、車両数一二二二、馬一一〇〇。

一九二二(大正一) 国鉄浜松工場創設(蒸気機関車検査修繕工場)。

一九二三(大正二)

東京にタクシー出現。
東海道本線、全線複線化完成。
機関車、全面国産化へ。

一九二六(大正五)頃

沿岸航路、鉄道と競合して敗退(さらに第一次大戦後の不況で中小業者没落)。河川輸送は沿岸航路以上の打撃。

一九一八(大正七)

浜松自動車、定期乗合自動車の運行開始(浜松↔二俣)。

軍用自動車補助法公布(トラック生産本格化)。

一九一九(大正八)

自動車運転免許制開始(内務省による全国統一の自動車取締令による)。道路法の制定。

一九二〇(大正九)

浜松市にタクシー(万歳自動車商会)現われる。
浜松↔掛塚間に乗合自動車の運行開始。

鉄道省開設(鉄道院廃止)。

一九二二(大正一〇)

浜松市、市営バス計画立案。財政悪化のため延期。

航空法公布。

一九二二(大正一一)

日本航空輸送研究所設立(翌年、朝日新聞社東西定期航空会、日本航空(株)発足、民間航空輸送の草創期)。

一九二三(大正一二)

浜松市、都市計画法第二条により都市計画を施行すべき市に指定される(堺市と並び中都市で最初)。

鹿島線一〇六七ミリに改軌、電化完成。
飛行艇が運航開始(天竜川運輸会社。西川↔鹿島)。

一九二三↖

関東大震災後、住民の足として自動車定着。震災からの復興期にトラック輸送発展。

一九二四(大正一三)

浜松でトラック輸送伸びる。前年三台↘この年一六台。

東京市、乗合自動車事業開始(T型フォード一人乗り)。

一九二五(大正一四)

浜松軌道(株)設立(遠州電気鉄道(株)が中ノ町線と笠井線の二線を経営分離)。二年後、浜松電気鉄道(株)と社名変更。

一九二六(大正一五)

姫街道修復。
天竜川上流の鉱石運搬船健在。鉄道の発達で舟運衰微する中で、奥地の河川では最寄りの鉄道(天竜川では河口に近い天竜川駅。明治末以降は浜松鉄道二俣駅)までの輸送手段として舟が生き残る。

昭和初め

鉄道からバスへ乗客の移動顕著(同期間に地方鉄道・軌道の廃止七〇件)。私鉄バス、県営・市営バス、国鉄の省営バスなど活況。

一九二七（昭和二）
鹿島線、馬込から旭駅（現、新浜松駅）まで新設延長、浜松駅前への乗り入れ実現。貨物営業好調、貨物専用線も開通（日本楽器・浜松倉庫・遠州銀行）。

一九二八（昭和三）
光明鉄道、営業開始（新中泉より田川約一五キロ）。二年後、二俣町まで開通（二九・八キロ）。

一九二九（昭和四）
弁天島、海水浴場として栄える。バス路線できる。

一九三〇（昭和五）

一九三一（昭和六）
姫街道拡幅（それまで二間五尺）四・五メートルが六間一〇・八メートルに。戦後二〇メートルに。

一九三二（昭和七）
浜名橋Ⅱ国道橋（鉄橋）を架設。

一九三三（昭和八）
旧天竜川橋Ⅱ国道橋（鉄橋）を架設。

一九三七（昭和一二）

一九三七

一九三八（昭和一二）

この頃

一九三九（昭和一四）
天竜川にダムでき、伊那谷からの川船廃れる。

一九四〇（昭和一五）
二俣線全通（掛川より新所原。全長六七・九キロ）。

大阪市、バス事業開始。
初の地下鉄開業（上野より浅草）。

特急つばめ号運転開始（東京より神戸間八時間五五分）。

自動車交通事業法公布、施行（増大するトラック貨物輸送に対し鉄道事業を保護。免許制）。
羽田飛行場開場。

七社の合併により日本通運株式会社設立。
小運送二法公布（業者の日本通運への統合）。
第一次燃料規制。
バス・タクシーは代用燃料車以外の新規免許を抑制。

バス・タクシー事業の企業合同勧奨。

第二次燃料規制。
国家総動員法・陸上交通事業調整法同時公布。

日中戦争長期化の様相。ガソリンはじめすべて軍事優先。
燃料、資材、労働力不足により、輸送の主力は鉄道に。
トラック業者を一駅一社にする統合進む（日通、鉄道貨物取扱業Ⅱ小運送業Ⅱを独占）。

陸運統制令・海運統制令公布。
トラック業者の第一次統合。

六大都市 二〇両以上の企業に統合。
その他都市 一〇両以上の企業に統合。

一九四〇(昭和一五)

不急のバス路線廃止、遊覧バス等の使用禁止、並行重複路線の整理↓
バス業者激減。

一九四一(昭和一六)

一九三六年 二七四七社
一九四五年 二五六社

米、対日石油輸出禁止。燃料規制さらに強まる。
バス路線の休業急増。
代用燃料の全車使用を義務づける。

国内のローカル航空路線、全線運航中止。
陸運統制令、全面改定。統制さらに強化。

一九四二(昭和一七)

戦時海運管理令公布(政府、必要に応じ民間所有船を徴用)。
トラック業者の第二次統合(一地区一社に統合)。事業者数、最盛期の八〇分の一に。

一九四三(昭和一八)

遠州鉄道輸発足(産業別統制の波、地方鉄道にも及ぶ)。

一九四四(昭和一九)

バス・タクシー、一都市一業者原則による事業統合。
一等車・食堂車・寝台車など廃止。

一九四五(昭和二〇)

天竜運輸会社、日本通運に合併(日通天竜川支店となる)。
浜松地方、空襲・艦砲射撃による大被害(計二七回)。

一九四五

移動・輸送の自由ほとんど失われる。交通機関の公共輸送機能は麻痺状態となる。
終戦。鉄道、占領軍GHQの管理下に(一〇〇トン以上の船舶も)。
航空禁止令公布。

鉄道、石炭の供給大幅減。占領軍優先の輸送強いられる。復員軍人の輸送、疎開者の帰郷、買い出しなどで列車は異常な混雑。
タクシーに代わり輪タク庶民の足となる。

一九四七(昭和二二)

道路交通取締法公布(自動車輸送の戦時統制の柱となった自動車交通事業法を廃止。バス・トラック・タクシー等の新規免許)。
交通各部門、経済各部門に先駆けて復興進む。

一九四九(昭和二四)

米ソ冷戦の高まりで日本の復興抑制策が緩和の方向へ。

一九五〇(昭和二五)

日本国有鉄道、公共企業体として発足。

一九五三(昭和二八)

朝鮮戦争勃発。特需の発生。
GHQ、日本の航空輸送を認める(二年後、羽田空港返還)

佐久間ダム工事始まる(三年後完成)。下流の筏、廃れる。

一九五四(昭和二九)

一九五五(昭和三〇)

一九五六(昭和三一)

一九六一(昭和三六)

一九六四(昭和三九)

一九六五(昭和四〇)

一九六九(昭和四四)

一九七〇(昭和四五)

一九七〇(七七)

一九七一(昭和四六)

一九七三(昭和四八)

一九七四(昭和四九)

一九七六(昭和五一)

一九七八(昭和五三)

一九七九(昭和五四)

輸送分担率の変化への対応が課題となる。
道路、第一次五カ年計画スタート。

国鉄、第一次五カ年計画策定。
鉄道の技術革新(昭和三二年新型電車の開発⇨交流電化・小型軽量モーター。昭和三三年特急電車の開発)。

空港整備法施行。
民間航空の技術革新(昭和四〇年代。貨物ジェット機導入。ジャンボ機による高速大量輸送)。

港湾、第一次五カ年計画スタート。
海運の技術革新(タンカー大型化。コンテナ船による海陸一貫輸送)。モーターゼーションの進行。鉄道、輸送の王座から滑り落ちる。

東海道新幹線開通。
この年度決算から国鉄赤字。以後、累積。

名神高速道路全通。

経済高度成長期における交通・運輸
・貨物流動、三大都市圏に集中。

一九七二年の貨物輸送量(一九五五年比) 四・二倍
・旅客輸送、三大都市圏に集中。
一九七二年の旅客輸送量(一九五五年比) 三・五倍

ジャンボジェット機、日本に初飛来。
万国博覧会、大阪で開催。

第一次石油危機。

成田空港開港。

東名高速道路全通。浜松インター開設。浜松バイパス(国道一号線)開通。

浜松市営バス・遠鉄バスともに乗合は乗車人員減少、貸切は増加。

東名浜松インター脇に全国初の内陸コンテナ基地(三・三万平方メートル。ここで輸出手続きを済ませ、清水港から積み出し)。

浜松西インター開設。

大井川鉄道、SL復活運転を開始。

浜松市の東海道本線高架化完成。

一九八〇(昭和五五)

日本車の生産台数、世界一に。

一九八一(昭和五六)

新交通システム、神戸ポートライナー開業。

一九八二(昭和五七)

浜松駅前バスターミナル完成。

上越新幹線開業。

一九八三(昭和五八)

青函トンネルが貫通。

一九八四(昭和五九)

浜松地域テクノポリス開発構想、国により承認。

一九八五(昭和六〇)

遠州鉄道の高架化(新浜松→助信)完成。

一九八六(昭和六一)

浜松市営バスの遠鉄バスへの路線移管完了。

一九八七(昭和六二)

天竜浜名湖鉄道開業。

一九八八(昭和六三)

東海道新幹線掛川駅が開業。

一九九一(平成三)

JR東海のスーパーひかり、テスト運転で時速三二五・七キロを記録。

一九九二(平成四)

本州四国連絡橋・瀬戸大橋が開通。
物流構造の変化(ドア・ツー・ドア)の自動車輸送、鉄道輸送を駆逐。道路混雑・交通公害等による物流機能マヒ。
モーターゼーションの普及によりバス、地方鉄道の経営危機。

一九九三(平成五)

東名高速道路・相良牧乃原インターチェンジ開通。

資料提供一覧

(敬称略・50音順)

株式会社アートランド
 秋葉街道スケッチ展事務局
 朝日新聞社
 新居関所史料館
 新居町
 新居町教育委員会
 新居町町民会館
 磐田市
 磐田市郷土資料館
 磐田市図書館
 磐田谷島屋書店
 引佐町
 NKHデータ情報部
 遠州鉄道株式会社
 株式会社遠鉄自動車学校
 大須賀町
 大須賀町図書館
 小笠町
 掛川市図書館
 掛川城御殿
 神谷昌志
 金原治山治水財団
 気賀関所歴史資料館
 菊川町
 京都府立総合資料館
 共同通信社
 株式会社郷土出版社
 橋良文庫
 窪田淳
 くらみ編集委員会
 建設省浜松工事事務所
 講談社
 交通博物館(東京)
 紅日書桜文庫

株式会社国書刊行会
 国民新聞社静岡支局
 国立公文書館
 湖西市図書館
 湖西市
 相良史蹟調査会
 相良町郷土資料館
 さくま郷土遺産保存会
 佐久間町教育委員会
 佐久間町図書館
 五月会
 静岡郷土出版社
 静岡県企画調査部空港計画課
 静岡県産業能率研究所
 静岡県庁
 静岡県立図書館
 静岡鉄道株式会社
 自転車文化センター
 自動車工業振興会
 JR浜松駅
 鈴木弘
 全日通労働組合浜松分会
 社団法人全日本トラック協会
 龍山村
 龍山村教育委員会
 大東町
 筑摩書房
 中央公論社
 株式会社中部シルバー・トレーディング
 天竜市
 天竜市図書館
 天竜浜名湖鉄道株式会社
 東海美術
 東京都立日比谷図書館
 東洋経済新報社

〈おもな参考文献〉
 静岡県社会文化史
 遠州産業文化史
 浜松発展史(正・続)
 浜松商工会議所七十年史
 郷土浜北のあゆみ
 遠州鉄道40年史
 七十年史 日本国有鉄道浜松工場
 静岡県の鉄道今と昔
 静岡県鉄道物語
 懐かしの軽便物語
 菊川地域鉄道史
 幻の光明電鉄
 浜松市営バス記念誌
 日通浜松50年史
 静岡県の土木史
 静岡県民俗調査報告書
 静岡県歴史の道調査報告書
 浜松の道・坂・橋
 定本・静岡県の街道
 秋葉街道覚書
 改訂・街道と関所
 気賀御関所
 天竜川
 天竜川流域の暮らしと文化
 天竜川池田の渡船
 浜名湖―自然と歴史と文化
 静岡県大正風土記
 遠江国風土記伝
 金原明善と其事業
 金原明善
 遠州偉人伝
 郷土につくした人々
 静岡県の史話(上・下)
 新居書き留め帳
 遠江
 湖西の文化
 高架完成記念写真集・浜松駅
 森町むかしといま
 ふるさと相良懐かしの写真集
 磐田・袋井いまむかし

豊田町教育委員会
 羽衣出版
 浜北市
 浜北市教育委員会
 浜北市郷土資料館
 浜北市図書館
 社団法人浜松史蹟調査顕彰会
 浜松市
 浜松市市長室自動車運送事業事務局
 浜松市博物館
 浜松市美術館
 浜松市福祉事務所 浜松空襲・戦災を記録する会
 浜松城
 浜松市立北図書館
 浜松市立中央図書館
 浜松都市圏パーソントリップ調査委員会
 春野町郷土資料館
 春野町図書館
 株式会社ひくまの出版
 姫街道資料館(佐久米)
 福田秀一
 袋井市
 藤井郁夫
 株式会社ブリヂストン
 株式会社平凡社
 細江町
 舞阪町
 舞阪町郷土資料館
 舞阪町図書館
 毎日新聞社
 水窪町
 水窪町教育委員会
 水窪町民俗資料館
 三ヶ日町
 明善記念館
 明文出版社
 森町
 森町歴史資料館
 雄松堂出版

横浜開港史料館
 竜洋町教育委員会
 竜洋町郷土資料館
 株式会社臨川書店

ふるさとの思い出写真集
 遠州地方の各市町村史
 遠州地方のおもな自治体広報紙
 静岡県統計書/浜松市統計書
 静岡新聞
 中日新聞
 古代日本の交通路
 交通史 体系日本史叢書
 日本交通史
 轍の文化史
 日本鉄道史(上・中・下)
 日本私有鉄道史研究
 日本の鉄道
 本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響
 バス事業五十年史
 明治工業史(土木編)
 日本道路史
 日本土木史
 交通・運輸の発達と技術革新
 交通・運輸 講座日本技術の社会史
 維新期の街道と輸送
 山の道
 川の道
 日本事物誌
 明治大正史・世相編
 明治事物起源
 A HANDBOOK FOR TRAVELLERS IN CENTRAL
 AND NORTHERN JAPAN
 A HANDBOOK FOR TRAVELLERS IN JAPAN

遠州地方の交通発達史

平成5年10月発行

発行 遠州鉄道株式会社

浜松市旭町12番地の1 フォルテ12F

(053) 454-2211

著者 武内 孝夫

企画 遠州鉄道株式会社

製作 凸版印刷株式会社年史センター

株式会社トライフックジャム

印刷 凸版印刷株式会社

