

常滑線の歴史

| | |
|----------------|---|
| (明治43) 11.21 | 熱田（新宮坂）～常滑の鉄道敷設免許を9月に得て、設立総会を開催した。 「愛知電気鉄道株式会社」設立。愛電最初の路線として常滑線を建設 |
| (明治45) 02.18 | 伝馬町以北と大野町以南の用地買収が難航したため、伝馬町～大野町を先行開業した (熱田) 伝馬町～大野町23.3km開通 （開業当初の駅名は各々「傳馬」「大野」） |
| (大正元) 08.01 | この年の7.30に明治天皇が崩御、その日から大正時代となる。 伝馬町～秋葉前0.4km開通 |
| (大正2) 03.29 | 大野町～常滑5.2km開通 |
| (大正2) 08.31 | 東海道線と運河を乗り越す延長140mの単線跨線橋が完成 秋葉前～神宮前0.6km開通、常滑線 神宮前～常滑が全線開通 （全線単線） |
| (大正6) 03.19 | 神宮前起点で、後の本線となる有松線が開業、順次延伸し昭和2年に豊橋まで開通 |
| (大正9) ～ (大正14) | T9.10.4古見～大野町 T9.12.31尾張横須賀～古見 T10.8.4加家～尾張横須賀 T12.9.29名和村～加家 T13.3.27伝馬町～柴田 T14.6.19柴田～名和村 を順次複線化 伝馬町～大野町の複線化 |
| (昭和4) 01.18 | 本線（神宮前以東）のほうは、大正14年に昇圧 常滑線の電圧を600V→1500Vに昇圧（現在は名鉄全線1500Vで統一） |
| (昭和10) 08.01 | 合併はしたが、名岐の起点は柳橋、愛電は神宮前で、線路はつながっていなかった 名岐鉄道と愛知電気鉄道が合併、名古屋鉄道となる。 愛電常滑線→名鉄常滑線となる |
| (昭和16) 08.12 | 新名古屋駅が開業（枇杷島橋～新名古屋の新線を建設） |
| (昭和17) 07.10 | 東海道線を跨ぐ鉄橋が単線のため輸送のネックになり、運河を埋め立て西駅を建設 神宮前（西駅）～伝馬町0.6km複線開通 |
| (昭和19) 09.01 | 名古屋南部の工場への戦時輸送のため突貫工事で建設された。当時は西部線と東部線で電圧が異なり、電車の直通が出来ず、金山乗換であった 東西連絡線 新名古屋～神宮前5.8km開通。 神宮前から西へ線路がつながった。 |
| (昭和23) 05.16 | 東西直通運転（岐阜～豊橋）開始。これに先立ち5.12に西部線の電圧を1500Vに昇圧 |
| | |

| | |
|---------------|---|
| (昭和25) 07.10 | 名古屋本線と常滑・河和線に直通列車運転開始 |
| (昭和34) 09.26 | 復旧は10.12神宮前～大江、10.26大江～柴田、11.15柴田～聚楽園で常滑線全通 伊勢湾台風来襲・常滑線は甚大な被害を受ける |
| (昭和37) 12.16 | 神宮前（西駅）～伝馬町は単線化 東海道線を跨ぐ常滑線の新跨線橋（複線）完成。神宮前～伝馬町0.6km複線化 |
| (昭和38) 03.25 | 神宮前（西駅）は貨物扱いのみとなる。当時は東名古屋港周辺から神宮前経由で国鉄への貨物輸送が盛んであった。1965（S40）年8月に名古屋臨海鉄道が開業し、西駅での貨物扱いを廃止。 常滑線全列車が本線直通になる。神宮前（西駅）の客扱い廃止 |
| (昭和38)～(昭和47) | S38.3.31大野町～西ノ口、S39.2.27西ノ口～多屋、S47.3.12多屋～常滑を複線化 大野町～常滑の複線化により、常滑線全線複線化が完成 |
| (平成14) 01.26 | 榎戸～常滑間高架工事に伴い休止。代行バス運転。H15.10.4工事完了運転再開 |
| (平成17) 01.29 | 中部国際空港は、2005（H17）.2.17開港。空港アクセス輸送のため、空港線の建設と、常滑線の改良整備（線路強化、曲線改良、西ノ口に待避線新設等）を行った。 空港線・常滑～中部国際空港4.2km開業。 常滑線は空港アクセス輸送の重要路線となる |