

年	事 項
1960(昭35)	架線試験電車クモヤ93000が東北本線・岡本～宇都宮間での高速度試験で167km/hを記録(自己の世界記録を更新)[2月] 特急「つばめ」「はと」が電車化(151系「こだま」形を使用)、東京～大阪間の所要時間が6時間30分となる[6月] 架線試験電車クモヤ93000が東海道本線・島田～藤枝間での高速度試験で175km/hを記録(自己の世界記録を更新)[11月]
1962(昭37)	新幹線試験車両1000形が鴨宮モデル線で試運転開始[6月] 1000形が鴨宮モデル線で運転速度200km/hを達成[10月]
1963(昭38)	1000形B編成が鴨宮モデル線で256km/hを記録(当時、電車の世界最速記録)[3月]
1964(昭39)	東海道新幹線開業、0系「ひかり」「こだま」が最高速度210km/h(ATCの最高許容速度、運転計画上の最高速度は200km/h)で営業運転開始。ただし道床の安定を考慮しての一部徐行運転のため東京～新大阪間の所要時間は「ひかり」4時間、「こだま」5時間[10月]
1965(昭40)	在来線主要幹線の最高速度が110km/hとなる[10月] 東海道新幹線・東京～新大阪間の所要時間が「ひかり」3時間10分、「こだま」4時間となる[11月]
1967(昭42)	[フランス国鉄のヨーロッパ国際特急「キャピトル」が最高速度200km/hで営業運転開始[5月]]
1968(昭43)	[西ドイツ国鉄のヨーロッパ国際特急「ブラウエル・エンツィアン」が最高速度200km/hで営業運転開始] ダイヤ改正を機に、在来線主要幹線の最高速度が120km/hとなる[10月]
1970(昭45)	振り機能付きの高速運転用試験電車591系が東北本線・野崎～仙台間で試験運転開始[3月]
1972(昭47)	新幹線試験電車951形が開業前の山陽新幹線・姫路～西明石間で286km/hを記録(当時、電車の世界最速記録)[2月] 山陽新幹線・新大阪～岡山間開業(東京～岡山間の所要時間最速4時間10分)[3月] 無人型リニアLSM200が鉄道技術研究所内の走行試験で浮上走行に成功(世界初の超電導電磁石による浮上走行)[3月] 有人型リニアML100が鉄道技術研究所内の走行試験で浮上走行に成功、浮上高10cm、走行速度60km/h [10月] [フランス国鉄の電気式ガスタービン試験車TGV001が318km/hを記録[12月]]
1973(昭48)	振り式特急電車381系「しなの」が名古屋～長野間で営業運転開始[7月]
1974(昭49)	[西ドイツのリニア(磁気吸引支持式、水蒸気ロケット推進式)「コメット」が401.3km/hを記録]
1975(昭50)	山陽新幹線・岡山～博多間開業(東京～博多間の所要時間最速6時間56分)[3月]
1977(昭52)	無人型リニアML500が宮崎実験線で浮上高12cm、204km/hを記録[12月]
1978(昭53)	有人型リニアHSST-001(日本航空)が東扇島実験線で307.8km/hを記録(250km/h以上では日産自動車製の補助ロケットを使用)[2月] [南アフリカ共和国・6E1型電気機関車が高速試験で245km/hを記録[12月]]
1979(昭54)	無人型リニアML500が宮崎実験線で458km/hを記録(当時、リニア世界最速記録)[10月] 新幹線961形試作電車が小山試験線で319km/hを記録(当時、電車の世界最速記録)[12月] 無人型リニアML500が宮崎実験線で517km/hを記録(自己の世界記録を更新)[12月]
1981(昭56)	[フランス国鉄TGV Sud-Estが最高速度260km/hで営業運転開始(当時、営業運転の世界最速)[9月]]
1982(昭57)	東北新幹線・大宮～盛岡間開業、200系が営業運転開始(最高速度210km/h、「やまびこ」最速3時間17分運転)[6月] 上越新幹線・大宮～新潟間開業(「あさひ」最速1時間45分運転)[11月] 次世代型特急車両開発のため、特急型電車183系と小田急7000形LSE車(連節車)の走行試験を東海道本線・大船～熱海間で実施、性能を比較[11・12月]
1983(昭58)	新幹線925形電気軌道総合試験車が東北新幹線での高速度試験で240km/hを記録[9月]
1984(昭59)	925形が東北新幹線での速度向上試験で261km/hを記録[10月]
1985(昭60)	東北新幹線・上野～大宮間開業、200系F編成「やまびこ」が最高速度240km/hで営業運転開始(上野～盛岡間最速2時間45分、上野～新潟間最速1時間53分)、東海道新幹線の所要時間短縮(東京～新大阪3時間8分、東京～博多6時間26分)[3月] 100系X編成が山陽新幹線・小郡(現・新山口)～新下関間で速度向上試験で260km/hを記録[9月] 925形が東北新幹線・仙台～一ノ関間で速度向上試験で272km/hを記録[10月] 振り式特急型電車381系が湖西線での高速試験運転で179.5km/hを記録(現在まで在来線の最高速度記録)[11月]
1986(昭61)	東海道新幹線の最高速度が220km/hとなる(東京～新大阪の所要時間2時間56分、最速列車は2時間52分運転)[11月] 200系が東北新幹線・仙台～北上間で速度向上試験で271km/hを記録[11月] 有人型リニアMLU001が宮崎実験線で352km/hを記録(3両連結)[3月]
1987(昭62)	有人型リニアMLU001が宮崎実験線で405km/hを記録(2両連結)[2月]
1988(昭63)	200系「あさひ」が上越新幹線で最高速度240km/hで営業運転開始[3月] 東海道新幹線、東京～新大阪間2時間49分に短縮[3月] 近鉄21000系「アーバンライナー」が最高速度120km/hで営業運転開始(私鉄初の120km/h運転)[3月] [西ドイツ国鉄ICE-V(実験車)が高速試験で406.9km/hを記録(当時、世界最速記録)[5月]] [イタリア国鉄の車体傾斜式電車特急「ヘンドリー」が最高速度250km/hで営業運転開始[5月]] 200系F編成が東北新幹線・仙台～北上間で速度向上試験で276km/hを記録[12月]

年	事 項
1989(平成)	100系V編成「グランドひかり」営業運転開始、山陽新幹線の最高速度が230km/hとなり、東京～博多間最速5時間47分運転。651系特急「スーパーひたち」、485系特急「スーパー雷鳥」が最高速度130km/hで営業運転開始(当時、在来線営業列車の日本最速)[3月] 200系F編成が上越新幹線・上毛高原～浦佐間で速度向上試験で276km/hを記録[9月] [フランス国鉄TGV-Aが最高速度300km/hで営業運転開始(当時、営業運転の世界最速)[9月]]
1990(平2)	100系V編成が山陽新幹線・博多～新下関間で走行試験で277.2km/hを記録(当時、国内営業用車両の最速記録)[2月] 200系「あさひ」の一部が上越新幹線で最高速度275km/h運転開始(当時、国内営業列車の最速)[3月] [フランス国鉄TGV-Aが高速試験で515.3km/hを記録(当時、世界最速記録)[5月]] 300系9000番台(量産先行試作車)が東海道新幹線・米原～京都間で速度向上試験303.1km/hを記録(当時、日本最速記録)[12月]
1991(平3)	300系9000番台が東海道新幹線・米原～京都間で速度向上試験で325.7km/hを記録(自己の日本記録を更新)[2月] 485系特急「はつかり」が海峽線(青函トンネル内)で最高速度を140km/hに向上(当時、在来線列車の日本最速)[3月] 400系試作車が上越新幹線・越後湯沢～浦佐間で高速度試験で336km/hを記録(当時、日本最速記録)[3月] 400系試作車が上越新幹線・越後湯沢～浦佐間で高速度試験で345km/hを記録(自己の日本記録を更新)[9月]
1992(平4)	300系「のぞみ」が東海道新幹線で最高速度270km/hで営業運転開始、東京～新大阪の所要時間が大幅に短縮される(2時間30分)[3月] 500系900番台「WIN350」が山陽新幹線・小郡(現・新山口)～新下関間で速度向上試験で345.8km/hを記録(当時、日本最速記録)[8月] 500系900番台「WIN350」が山陽新幹線・小郡(現・新山口)～新下関間で速度向上試験で350.4km/hを記録(自己の日本記録を更新)[8月] 952・953形「STAR21」が上越新幹線・越後湯沢～新潟間で速度向上試験で352km/hを記録(当時、日本最速記録)[10月]
1993(平5)	300系「のぞみ」博多への延長運転(東京～博多間5時間4分運転)[3月] 952・953形「STAR21」が上越新幹線・越後湯沢～新潟間で速度向上試験で372km/hを記録(自己の日本記録を更新)[9月] 952・953形「STAR21」が上越新幹線・越後湯沢～新潟間で速度向上試験で425km/hを記録(自己の日本記録を更新、仏TGVの515.3km/hに次いで世界第2位)[12月]
1994(平6)	近鉄23000系「伊勢志摩ライナー」が最高速度130km/hで営業運転開始(私鉄初の130km/h運転)[3月] 有人型リニアMLU002Nが宮崎実験線で431km/h(無人走行)を記録
1995(平7)	有人型リニアMLU002Nが宮崎実験線で411km/h(有人走行)を記録[1月]
1996(平8)	955形「300X」が東海道新幹線・米原～京都間で速度向上試験で443.0km/hを記録(現在まで日本最速記録)[7月]
1997(平9)	500系「のぞみ」が山陽新幹線・新大阪～博多間において最高速度300km/hで営業運転開始(新大阪～博多間の所要時間2時間17分)、東北新幹線にE2系投入、最高速度275km/hとする(東京～盛岡間2時間21分運転)[3月] 北陸新幹線(長野新幹線)・高崎～長野間開業(東京～長野間最速1時間19分)[10月] 500系「のぞみ」東京乗り入れ(東京～博多間4時間49分運転)[11月] 有人型リニアMLX01が山梨実験線で有人走行531km/h、無人走行550km/hを記録[12月]
1998(平10)	有人型リニアMLX01が山梨実験線でのすれ違い走行試験で相対速度966km/hを記録[12月] 681系特急「はくたか」の北越急行はくはく線内の最高速度を150km/hに向上(在来線の営業運転では当時、日本最速)[12月]
1999(平11)	有人型リニアMLX01が山梨実験線で548km/h(無人走行)を記録[3月] 有人型リニアMLX01が山梨実験線で552km/h(有人走行)を記録(当時、リニア世界最速記録)[4月] 有人型リニアMLX01が山梨実験線でのすれ違い走行試験で相対速度1003km/hを記録[11月]
2000(平12)	700系7000番台「ひかりレールスター」が山陽新幹線で最高速度285km/hで運転開始[3月]
2002(平14)	東北新幹線・盛岡～八戸間開業[12月] 681系特急「はくたか」の北越急行はくはく線内の最高速度を160km/hに向上(現在まで在来線の営業運転では日本最速)[12月]
2003(平15)	E2系が上越新幹線・浦佐～新潟間で速度向上試験で最高速度362km/hを記録[4月] 有人型リニアMLX01が山梨実験線で581km/h(有人走行)を記録(現在までリニア世界最速記録)[12月] [中国の上海トランスラピッド開業、最高速度430km/hで営業運転開始[12月]]
2004(平16)	九州新幹線・新八代～鹿児島中央間開業、800系が最高速度260km/hで営業運転開始[3月] JR貨物M250系電車「スーパーレールコゴ」が最高速度130km/hで営業運転開始(貨物列車としては日本最速)[3月] 有人型リニアMLX01が山梨実験線でのすれ違い走行試験で相対速度1026km/hを記録[11月]
2006(平18)	[オーストリア連邦鉄道1216形電気機関車(タウルス)が高速試験で357km/hを記録(汎用電気機関車の世界最速記録)[9月]]