

昭和48年11月 運輸大臣が整備計画を決定

建設線	区間	走行方式	最高設計速度	建設に要する費用の概算額 (車両費を含む)	建設主体	その他必要な事項	
						主要な経過地	その他
九州新幹線	福岡市・長崎市	粘着駆動による電車方式	260km/h	2,150億円	日本国有鉄道	佐賀市附近	1. 九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）と筑紫平野で分岐するものとし、福岡市・分岐点間は共用する。 2. 建設に要する費用の概算額には、九州新幹線（福岡市・鹿児島市間）との共用部分は含まない。

昭和60年1月 国鉄が駅・ルート(福岡市・長崎市間(早岐周りルート))の概要を公表

平成4年11月 福岡・佐賀・長崎の各県及びJR九州の地元案として、短絡ルートの「スーパー特急方式」に合意

平成20年3月 九州新幹線(武雄温泉・諫早間)着工

平成23年12月 政府・与党確認事項において、武雄温泉・長崎間を一体的な事業として、フリーゲージトレイン(FGT)導入を決定

平成24年6月 九州新幹線(武雄温泉・長崎間)着工(FGT導入を前提)

平成26年11月 耐久走行試験において、FGT車両に不具合(車軸の摩耗)を確認
(以降、軌間可変技術評価委員会においてFGTの技術開発に関する技術的な評価を実施)

平成28年1月 与党検討委員会における西九州ルートの整備のあり方に関する議論開始
(以降、これまで33回開催)

平成28年3月	与党検討委員会、佐賀県、長崎県、JR九州、鉄道・運輸機構及び国土交通省との間で、武雄温泉駅での対面乗換方式により暫定開業すること等に関して合意（九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る合意（6者合意））
平成30年7月	与党検討委員会の「中間とりまとめ」において、西九州ルートへのFGTの導入を断念。 フリーゲージトレインについては、最高速度が270km/hにとどまり、高速化の進む山陽新幹線への乗り入れが困難であることから、新大阪までの直通を前提とする西九州ルートへの導入は断念せざるを得ない。
令和元年8月	与党検討委員会において、「九州新幹線（西九州ルート）の整備のあり方等に関する基本方針」をとりまとめ ・ 新鳥栖・武雄温泉間はフル規格で整備することが適当 ・ 関係者である国土交通省・佐賀県・長崎県・JR九州の間で協議を行い、検討を深めていくべき 等
令和元年12月	赤羽国土交通大臣と山口佐賀県知事面会 ・ 幅広く協議をすることについて提案
令和2年6月	佐賀県との幅広い協議開始 （以降、令和6年8月までに8回開催）
令和3年6月	与党検討委員会において、在来線、地元負担、ルート、地域振興について、検討状況を取りまとめ
令和4年9月	武雄温泉・長崎間開業
令和5年12月	鉄道局次長と佐賀県副知事との間で協議