

## 【用語集】

掲載頁	用語	解説
あ行		
P8	IoT	Internet of Things の略で、「モノのインターネット」と呼ばれる。自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出す。
P17	ICT	Information & Communications Technology の略。情報通信技術。
P8	インターチェンジ(IC)	複数の道路が交差する、また近接する箇所において、これらの道路を相互に連絡するための連結路（ランプ）を備えた立体的に接続する構造の施設。 一般に、高速道路の出入口のこと。都市高速道路の出入口はランプともいう。高速道路同士の場合はジャンクションともいう。
P27	インフラ	インフラストラクチャーの略。生活や産業などの経済活動を営む上で不可欠な社会基盤と位置づけられ、公共の福祉のため整備・提供される施設の総称である。
P46	ウォーカブル推進都市	国土交通省において、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、国内外の先進事例などの情報共有や、政策づくりに向けた国と地方とのプラットフォームに参加し、ウォーカブル（歩きたくなる）なまちづくりを共に推進する都市。
P8	AI	Artificial Intelligence の略で、人工知能のこと。
P48	SNS	ソーシャル・ネットワーキング・サービスの略。twitter や LINE といった WEB 上で社会的ネットワーク（ソーシャル・ネットワーク）を構築可能とするサービス。
P48	オープンハウス	パネルの展示やリーフレット等資料の配布により、事業や進めに関する情報を提供する場。参加者は担当の行政スタッフに対して質問することができ、コメントカードやアンケートによって意見を述べるができる。行政が内部（インハウス）で検討している内容を一時的に公開（オープン）することから、オープンハウスと呼ばれている。
P26	温室効果ガス	大気中の二酸化炭素(CO <sub>2</sub> )、メタン(CH <sub>4</sub> )、一酸化二窒素(N <sub>2</sub> O)等のガスのことで、太陽からの熱を封じ込め、地球の気温を上昇（地球温暖化）させる気体の総称。これらの排出には人の生活・経済活動が大きく関与している。
か行		
P15	九州新幹線西九州ルート	昭和 48 年に博多～長崎間が整備新幹線の整備計画に決定され、建設指示を受けた。その後、平成 20 年に武雄温泉～諫早間が、平成 24 年に諫早～長崎間が着工した。

P18	供用率	路線の指定または認定および区域の決定を経て、實際上道路として使用されている区間の比率。
P47	グリーンインフラ	社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能（生物の生息の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進めるもの。
P16	景観	海、山、川などの自然や建物、道路等、目に映るまちの姿だけではなく、その場において感じられるようなまちの動きや住民生活など、人々の暮らしから醸し出されるまちの雰囲気、伝統・文化や歴史・風土など、五感で感じられる印象まで含む幅広いもの。
P16	景観行政団体	景観法により定義される景観行政を司る行政機構。景観法に基づき「景観計画」を定めることができる。 政令指定都市、中核市は自動的に景観行政団体となり、その他の市町村は、都道府県との協議・同意により景観行政団体となる。その他の地域は都道府県が景観行政団体となる。
P16	景観計画	景観法に基づき、景観行政団体が景観に関するまちづくりを進める基本的な計画として策定する。対象区域や一定の行為に対する届出・勧告の基準、景観形成上重要な公共施設の保全や、整備の方針、景観形成に関わる基準等をまとめた計画。行政が策定するが、住民・NPOからの提案も可能。
P16	景観重要公共施設	景観計画区域内の景観上重要な公共施設（道路、河川、都市公園、海岸、港湾、漁港、自然公園における施設等）に関して、あらかじめ地方自治体（景観行政団体）と公共施設管理者が協議し同意がなされた場合、それらの施設を「景観重要公共施設」として位置付け、景観計画に即した整備が義務付けられる。一方で公共施設の整備法（道路法や河川法など）に関して景観配慮の特例規定が設けられ、景観計画との整合性が図られる仕組みになっている。
P16	景観法	日本初の景観に関する総合的な法律として、良好な景観の形成に関する基本理念、及び、住民、事業者、国・地方公共団体の責務を明確化した。また、景観計画の策定、景観計画区域、景観地区等における良好な景観の形成のための規制、景観整備機構による支援等所要の措置を講じている。 景観法自体は直接、都市景観を規制している訳ではなく、景観行政団体が景観形成のための行為規制を行う仕組みや支援の仕組みを備えている。
P16	景観緑三法	平成 17 年6月1日に全面施行。「景観法」、「景観法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」（「都市計画法」「屋外広告物法」等）、「都市緑地法」とともに景観緑（みどり）三法と呼ばれている。美しい景観と豊かな緑の形成を総合的に促進するために整備された。そのうちの「都市緑地法」は、都市における緑地の保全及び緑化並びに都市公園の整備を一層推進し、良好な都市環境の形成を図るため、緑地保全地域における緑地保全のための規制、緑化地域の緑化率規制の導入、立体都市公園制度の創設、里山の緑を保全する制度の拡充を講じる。

P18	高規格幹線道路	自動車の高速走行ができる全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。昭和62年に閣議決定された第四次全国総合開発計画において提示された「交流ネットワーク構想」の柱で、地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域から1時間程度で利用が可能となるように計画された全国14,000kmに及ぶ道路。
P14	高次救急医療施設	高度な医療施設と医療従事者を備え、総合的に高度な医療を提供できる体制が整い、重篤な患者に高度な治療が可能な病院。医療従事者に対し、必要な研修が可能な体制を有する。かかりつけ医などの一次医療機関（初期医療機関）に対する用語として使用される。二次医療機関、三次医療機関の総称。
P18	高速道路における安全・安心基本計画	社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会が2017年12月にとりまとめた「高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組 基本方針」を踏まえ、その中で提案された各具体施策について、国が中期的な整備方針等を示し、もって計画的かつ着実な推進を図ることを目的に令和元年9月に策定。
P35	交流人口	その地域に訪れる人々のこと。その地域に住んでいる人（定住人口又は常住人口）に対する概念である。
P9	国立公園	自然公園法第5条第1項に基づき環境大臣が指定する、国の風景を代表するに足りる傑出した自然の風景地。（海中の景観地を含む。）自然公園制度という体系に含まれる制度。優れた自然の風景地を保護するとともに、その利用増進を図り、国民の保護、休養及び教化に資する自然の風景地。
さ行		
P47	サイクルツーリズム	「サイクリング・自転車」と「観光・旅行」を組み合わせたものであり、自転車に乗りながら、地域の自然や地元の人々、食事や温泉といったあらゆる観光資源を五感で感じ、楽しむことを目的としたツーリズムのこと
P37	サプライチェーン	商品が消費者に届くまでの「原料調達」に始まり「製造」「在庫管理」「物流」「販売」等を通じて消費者の手元に届くまでの一連の流れのこと。
P9	ジオパーク	地球活動の遺産を主な見所とする自然公園の一種。地形や地質遺産の保護とともに、それらを教育や科学、観光、地域振興に活用し、地域の持続可能な発展につなげることを目的としている。ユネスコの支援を受けた「世界ジオパークネットワーク」により推進されている。国内では、平成21年8月、洞爺湖・有珠山、糸魚川、島原半島の3地域が日本発の「世界ジオパーク」に認定され、2020年7月現在、日本からは9地域が認定されている。
P46	市街地再開発事業	主に都市開発法第2条に基づいて、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るために、建築物および建築敷地の整備と併せ公共施設の整備を行う事業。都市計画法に規定される市街地開発事業の一つで、一部を除き、都市計画事業として施行することが原則となる。

P20	地震等防災アセスメント調査	地震、津波による被害について地盤、地質のデータや人口、建物などの統計資料等に基づき解析し、予測を行ったものであり、防災関係者、県民の皆様が地震、津波災害の可能性を正しく認識し、平時より必要な備えをしていただくことにより、被害を軽減する一助となることを目的として取りまとめたもの。
P3	持続可能な開発目標 (SDGs)	2001年に策定されたミレニアム開発目標 (MDGs) の後継として、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない (leave no one behind)」ことを誓っている。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル(普遍的)なものであり、日本としても積極的に取り組んでいる。
P16	島原半島うみやま街道 ～歴史と水と温泉のまち	島原半島全域に広がる国道57号、251号及び389号を中心とする全長約194キロメートルのエリアが「島原半島うみやま街道」として平成31年3月に日本風景街道九州ルートに登録。
P17	社会実験	新たな施策を導入する際、場所や期間を限定して地域住民の協力により試行することで、施策の有効性の検証と課題や効果を把握し、時には本格導入を見送るかを判断する材料とするもの。地域住民との意見交換ならびに周知とともに、合意形成も兼ねる場合がある。
P39	周遊観光	複数の名所・旧跡などを観光するため、複数の観光地を移動し宿泊地を変えて行く旅行形態。
P33	スマート IC(スマートインターチェンジ)	既存の高速自動車国道の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化を推進するため建設・管理コストの削減が可能なETC専用インターチェンジ。 高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両(料金の支払い方法)を、ETCを搭載した車両に限定しているため、簡易な料金所の設置で済み、また、料金徴収員が不要なため、従来のICに比べて低コストで導入できるなどのメリットがある。補助事業の対象外。
P17	スマートシティ	先進的技術の活用により、都市や地域の機能やサービスを効率化・高度化し、各種の課題の解決を図るとともに、快適性や利便性を含めた新たな価値を創出する取組。
P10	世界遺産	「世界遺産」とは、ユネスコの世界遺産条約に基づいて作成される「世界遺産一覧表」に記載されている人類が共有すべき「顕著な普遍的価値」をもつ物件のこと。構造物や遺跡などの「文化遺産」、自然地域などの「自然遺産」、文化と自然の両方の要素を兼ね備えた「複合遺産」の3種類がある。

P16	世界新三大夜景	一般社団法人夜景観光コンベンション・ビューローが、世界のあらゆる夜景を対象に調査・検証した上で選定したもので、「モナコ」「香港」「長崎」が「世界新三大夜景」として選出された。
P1	総合計画	地方自治法により策定を義務づけられた地域づくりの最も上位に位置付けられる行政計画であり、10年後の長期展望に立ち地域のあるべき姿を見据えた計画的、効率的な行政運営の指針を示すもの。
P41	ゾーン 30	生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。
た行		
P19	第三次救急医療施設	第二次救急医療施設（入院を必要とする患者の処置を行う医療施設）では対応できない重篤な患者（心筋梗塞、脳卒中、大やけど等）に対し、複数診療科にわたる高度な医療を提供する医療施設。
P7	第1次産業	農業、林業、漁業。
P43	第二次救急医療施設	地域で発生する救急患者への初期診療と応急処置を行い、必要に応じて入院や手術治療を行う。医療機関によっては、脳卒中、急性心筋梗塞等に対する医療等、自施設で対応可能な範囲において高度な専門的診療を担う。
P8	第2次産業	第1次産業が採取・生産した原材料を加工する製造業や鉱業、建設業。
P18	地域高規格道路	全国的な高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市構造の強化や地域間交流の促進、空港・港湾等の広域交流拠点との連結に資する規格の高い道路。一般国道や主要地方道など、主要な幹線道路の中から地域活性化に必要な路線・区間を選定し、自動車専用道路レベルの高い規格を有した高速サービスを提供する。
P20	地球温暖化	近年の産業発展で人の活動が活発になったこと等により、二酸化炭素（CO <sub>2</sub> ）をはじめとする温室効果ガスの大気中の濃度が増加し、地球全体の平均気温が上昇していること。
P42	DX	デジタルトランスフォーメーション（DX：Digital Transformation）の略。企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること。

P25	道路交通センサス	国土交通省で実施する、概ね5年毎に全国一斉に自動車の利用実態に関するアンケート調査（全国道路・街路交通情勢調査）。道路が現在どのように使われているか、道路整備の現状はどのようになっているのか等について全国規模で調査することにより、将来における道路交通計画を策定するための基礎資料を得ることを目的として実施。
P28	道路特定財源	受益者負担（利益を受ける者が費用を負担する）の考え方に基づき、道路利用者、つまり自動車の利用者が道路の維持・整備費を負担する、かつて存在した日本の制度。平成21年4月30日に「改正道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」（道路特定財源を一般財源化するための法律改正）が成立したことにより、平成20年度いっぱいまで廃止された。
P48	道路の里親制度	道路を「里子」にみたと、地域住民に道路の親代わりになってもらい、「里親」として、草刈りや清掃など自発的なボランティアで道路の美化活動や道路の管理に必要な情報提供（道路の陥没など）をする制度。別称：アダプトプログラム。
P46	道路緑化	歩行者、沿道住民に対する二酸化炭素削減等の環境整備とともに、ドライバーにも快適な道路空間となるよう、道路全般の環境をよくするため、景観向上、修景等を行うこと。
P15	特定複合観光施設(IR)	老若男女を問わず家族でも楽しむことが出来るテーマパーク、劇場、映画館、ショッピング・グルメモール、温泉・スパ施設、スポーツ施設、会議場施設、展示施設、ホテルなどにカジノを含んだ施設。
P46	土地区画整理事業	土地区画整理法に基づいて、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用増進を図る事業。公共施設が不十分な区域では、地権者から少しずつ土地を提供してもらい（減歩）、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てる他、その一部を売却し事業資金の一部に充てる。地権者は、本事業後の宅地の面積は従前に比べ小さくなるが、都市計画道路や公園等の公共施設が整備され、土地の区画が整うため、利用価値の高い宅地が得られる。
な行		
P47	長崎県美しい景観形成計画	平成23年4月より施行。平成15年度より「長崎県美しいまちづくり推進計画」に取り組んできたが、時代の変化や課題を踏まえて見直された計画。 全国及び東アジアも視野に入れた中での本県の特徴を重視し、美しく長崎らしい景観づくりを計画的に推進するための基本目標、各主体の役割、基本方針、実現するための具体的な施策を明確にした。また、景観法を活用した景観計画を定めた。
P44	長崎県橋梁長寿命化修繕計画	平成20年3月にⅠ期計画が、平成27年3月にⅡ期計画が策定。計画期間は平成27年度～36年度の10年間。今後急速に高齢化が進む管理橋梁に対して、予防的な修繕及び長寿命化修繕計画に基づく架替えに政策転換を図るとともに、橋梁の長寿命化と費用の縮減を図り、地域の道路網の安全性・信頼性を確保することを目的とする。全管理橋梁2,115橋が対象。

P13	長崎広域連携都市圏	人口減少・少子高齢社会にあっても、近隣市町と連携して一定の圏域人口を保ち、活力ある社会経済を維持するため、長崎市、長与町及び時津町では平成 28 年 12 月に「連携中枢都市圏」を形成。
P44	長崎県公共土木施設等維持管理基本方針	平成 19 年 3 月策定。本県が管理する全ての土木施設について、維持管理に係わる基本方針を定めている。
P8	長崎県航空機産業クラスター協議会	県内航空機産業の振興を図ることを目的として、平成 30 年 8 月に設立。
P1	長崎県国土強靱化計画	平成 25 年 12 月に策定、平成 29 年 12 月、令和 2 年 2 月に改訂。地域を強靱化する上での目標の明確化やリスクシナリオ（最悪の事態）の設定、脆弱性の分析・評価を踏まえてリスクへの対応方策の検討を行い、国土強靱化に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るために策定。
P8	長崎県次世代情報産業クラスター協議会	ロボットや IoT に代表される第四次産業革命の技術については、社会への急速な普及が進んでいるところですが、本県でもこの流れを的確に捉え、高度専門人材の育成や県内企業間の連携促進を目的として、平成 30 年 5 月に設立。
P20	長崎県津波浸水想定（第 2 版）	津波防災地域づくりに関する法律第 8 条第 1 項の規定に基づき、本県における最大クラスの津波が悪条件下で発生した場合に想定される、浸水の区域及び水深を示したもの。平成 26 年 3 月に第 1 版を公表し、国の新たな知見を踏まえ津波浸水想定を見直し、平成 28 年 10 月に大版を公表。
P39	長崎県道路防災事業計画	「長崎県公共土木施設等維持管理基本方針」に基づき、平成 21 年 3 月にⅠ期計画が、平成 27 年 3 月にⅡ期計画が策定。計画期間は平成 27 年度～36 年度の 10 年間。長崎県が管理する道路の災害危険箇所を把握するとともに、その状態を点検等で監視しながら、計画的かつ効率的に防災対策を実施し、予算の平準化を図りつつ、地域の道路網の安全性・信頼性を確保することを目的とした計画。 長崎県が管理する道路において、平成 25 年度に実施した道路ストック総点検により対策が必要と評価された箇所 206 箇所と、新たに発生する箇所 300 箇所を対象。
P1	長崎県まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成 27 年 10 月に第 1 期計画が、令和 2 年 3 月に第 2 期計画が策定。 少子高齢化の進展に的確に対応し、人口減少に歯止めをかけるとともに、東京圏への人口の過度の集中を是正し、それぞれの地域で住みよい環境を確保して、将来にわたって活力ある日本社会を維持していくために、平成 26 年 11 月に「まち・ひと・しごと創生法」が制定。地方創生とは人口急減・超高齢化という大きな課題に対し、国と地方が一体となり、これまでにない危機感を持って人口減少に取り組むため、地方で「しごと」をつくり、それが「ひと」を呼び、さらに「しごと」と「ひと」の好循環を確立させ、地域特性を生かした自立的で持続的な「まち」を創ること。長崎県においても、本県が目指すべき将来の方向を踏まえ、人口減少問題を克服し、持続的に発展するために策定。

P16	ながさきサンセットロード	「日本風景街道」として平成 19 年度に登録。“～橋でつながる教会と歴史の道～”として、夕日の美しい風景と海外との交流文化を活かした魅力ある地域づくりを目標に、様々な活動を関係行政や地域との協働で行っている。
P10	長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産	長崎と天草地方におけるキリスト教の伝来と繁栄、激しい弾圧と世界史に類をみない 250 年に及ぶ潜伏、奇跡の復活をした遺産。また、和洋の建築技術の融合、本県独特の自然環境と一体となった文化的景観など優れた価値を持つ。平成 30 年 6 月にユネスコの世界遺産リストに登録決定。
P13	西九州させぼ広域都市圏	平成 31 年 4 月、佐世保市を連携中枢都市として、平戸市、松浦市、西海市、東彼杵町、川棚町、波佐見町、小値賀町、新上五島町、伊万里市、有田町の 11 の自治体が県界を越えて「西九州させぼ広域都市圏」を形成。令和 2 年 4 月に佐々町が加わり、様々な分野で相互に強みを伸ばし、弱みを補いながら圏域全体を活性化していくための取り組みを推進している。
P40	NEXCO	ネクスコ(Nippon EXpressway COmpany Limited)は、2005 年 10 月 1 日に日本道路公団 (JH) の民営化により発足した高速道路会社の愛称。2006 年 4 月から命名された。東日本高速道路 (NEXCO 東日本)、中日本高速道路 (NEXCO 中日本)、西日本高速道路 (NEXCO 西日本) の 3 社がある。
は行		
P23	バリアフリー	製品・建物・環境などの障壁 (バリア) を社会生活弱者など特定の人に配慮して取り除くこと、取り除いた状態。
P23	バリアフリー基本構想	バリアフリー法において、市町村は、国が定める基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区について、移動等円滑化の促進に関する方針 (移動等円滑化促進方針) 又は移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想 (基本構想) を作成するよう努めるものとされている。
P5	半島振興対策実施地域	半島振興法に基づき、三方を海に囲まれ、幹線交通体系から離れているなどの制約があるため、半島地域の活性化を支援するために指定する地域。都道府県知事の申請に基づき、国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣が指定する。本県では一部区域を含む 9 市 1 町が対象となっている。
P48	PI (パブリック・インボルブメント)	公共事業の透明性、客観性の確保や住民等関係者との円滑な合意形成を図っていくための手法で、公共事業を構想、計画、事業の立案する段階から実施にいたるまで、事業の進め方、経緯、内容等の情報を広く公開し、様々な意見を聞きながら事業を進めていく仕組み。



P17	ビッグデータ	利用者が急激に拡大しているソーシャルメディア内のテキストデータ、携帯電話・スマートフォンに組み込まれた GPS（全地球測位システム）から発生する位置情報、時々刻々と生成されるセンサーデータなど、ボリュームが膨大であるとともに、構造が複雑化することで、従来の技術では管理や処理が困難なデータ群。
P16	風景街道	多様な主体の協働により、地域固有の景観、自然、歴史、文化等の地域資源を有効に活用することにより、郷土愛を育み、国土の魅力・美しさを発見し、原風景を創成する活動を促し、地域コミュニティの形成による地域活性化、観光振興に寄与することを目的とした取り組み。（英語名：Scenic Byway Japan）
P23	法指定通学路	「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律施行規則」第 1 条 3 項の規定に基づき定められた特定交通安全施設等整備事業を実施すべき通学路。
P41	ボトルネック交差点	狭くて通行の困難な、交通容量の小さな交差点。
ま行		
P17	MaaS	電車やバス、飛行機など複数の交通手段を乗り継いで移動する際、それらを跨いだ移動ルートは検索可能となりましたが、予約や運賃の支払いは、各事業者に対して個別に行う必要がある。このような仕組みを、手元のスマートフォン等から検索～予約～支払を一度に行えるように改めて、ユーザーの利便性を大幅に高めたり、また移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に役立てようとする考え方の上に立っているサービス。
P44	道守	長崎大学工学部がインフラ構造物の長寿命化を図るための研究拠点を形成することを目的に、長崎県や県内自治体、地元企業と連携して平成 19 年 1 月に「インフラ長寿命化センター」を設立した。 その活動の一つとして、道路構造施設の維持管理に携わる「道守」を養成し、“まちおこし”の基盤となるインフラ構造物の再生・長寿命化に係わる人材の創出を目的とした教育プログラムを実施。対象は、県内の自治体職員、建設・コンサルタント業、NPO、地域住民。 県内インフラ構造物の維持管理に貢献するとともに、観光立県長崎県の交通インフラ長寿命化による観光振興及びインフラ長寿命化に関する新産業創出の両面から地域再生・活性化を支援する。
P40	無電柱化	道路に埋設した電線共同溝などの施設に電線類をまとめて収容する電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。都市景観の向上や安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性向上等のメリットがある。

P10	明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業	「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」は、本県を含む8県11市にまたがる23の構成資産から成り立つ。非西欧諸国で最初の産業国家としての地位を築いた日本が、急速な産業化をなしたその道程を証言する産業遺産群であり、平成27年7月に登録された。
や行		
P41	ユニバーサルデザイン	文化・言語・国籍、老若男女、障がい者、健常者の区別なく、すべての人が使いやすいように製品・建物・環境などをデザインすること。
ら行		
P48	ライフサイクルコスト	製品や構造物などの費用を、調達・製造～使用～廃棄の段階をトータルして考えたもの。訳語として生涯費用ともよばれ、英語の頭文字からLCCと略す。
P39	リダンダンシー	災害などにより道路や橋梁が不通になった場合、日常生活や経済・産業活動に大きな支障が生じるというリスクを避けるため、代替手段としての道路（ルート）をあらかじめ確保すること。
P5	離島振興対策実施地域	離島振興法に基づき指定された地域。離島は厳しい自然的条件（環海性、隔絶性、狭小性等）により、本土との格差が大きく、多くの面で後進性を有しているため、本土との格差是正により住民の安全安心で快適な暮らしの向上を図ることを目的として指定される。国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣が指定する。本県では、平成23年4月1日現在で8市2町のうち53島が対象となっている。
P25	旅行速度	道路の一定区間の総延長を走行に要した時間で割った平均速度。「移動」に要した時間で、信号待ちや交通渋滞による停止を含む。
P13	連携中枢都市圏構想	減少・少子高齢社会にあっても、地域を活性化し経済を持続可能なものとし、国民が安心して快適な暮らしを営んでいけるようにするために、地域において、相当の規模と中核性を備える圏域の中心都市が近隣の市町村と連携し、コンパクト化とネットワーク化により「経済成長のけん引」、「高次都市機能の集積・強化」及び「生活関連機能サービスの向上」を行うことにより、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成する政策。
P15	連続立体交差事業	都市部における道路整備の一環として、道路と鉄道との交差点において、鉄道を高架化または地下化することにより、多数の踏切を一挙に除却し、踏切渋滞、交通事故の解消など都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業。