

横浜市（よこはまし）は、関東地方南部、神奈川県東部に位置する都市で、同県の県庁所在地。政令指定都市の一つであり、18区の行政区を持つ。現在の総人口は日本の市町村では最も多く、人口集中地区人口も東京23区（東京特別区）に次ぐ。神奈川県内の市町村では、面積が最も広い。市域の過半は旧武蔵国で、南西部は旧相模国（戸塚区、泉区、栄区の全域と瀬谷区、港南区の一部）。

幕末以降（詳しくは後述）から外国資本が積極的に当地に進出。そのため近代日本において有数の外資獲得力を誇った。関東大震災後は政府による積極的な振興政策により、京浜工業地帯の中核都市となった。

概要

横浜市は東京都心から南南西に約30kmから40km圏内にある、東京湾に面した神奈川県で最大の都市である。横浜市政の中心地は関内地区（中区の関内駅周辺）で、横浜市域の中央駅は横浜駅（西区）、横浜市の経済活動の中心地は横浜駅周辺地域である。経済活動の中心地である横浜駅周辺地域は、横浜市政の中心地である関内地区から北北西に約3kmの所にあり、両地域間は事実上分断されており、横浜市政は両地区の中間に位置する横浜みなとみらい21地区（桜木町駅周辺）の開発を進めて、横浜都心の一体的発展を進めている。また、横浜都心臨海部（インナーハーバー[1]）に位置する東神奈川臨海部周辺（東神奈川駅周辺および山内ふ頭周辺）地区、横浜駅周辺地区、みなとみらい地区、関内・関外地区、山下ふ頭周辺地区では長期的な都市の再生計画が進行中で、これらの五地区をLRT（次世代型路面電車システム）で結ぶ案も検討されている。

横浜市域は比較的広大であり、横浜市政が指定する都心（ツインコア）は、横浜都心（関内・関外地区、横浜みなとみらい21（MM21）地区、横浜駅周辺地区）、と新横浜都心（城郷地区（小机駅周辺地区）、羽沢地区（羽沢駅（仮称）周辺地区）、新羽地区（新羽・北新横浜駅周辺地区）、新横浜地区（新横浜駅周辺地区））である。また、主要な生活拠点（旧:副都心）としては、鶴見駅周辺、港北NT（港北ニュータウン）センター、二俣川・鶴ヶ峰駅周辺、戸塚駅周辺、上大岡駅周辺が指定されている。港北NTセンターを除く各地区は、JR東海道線、横浜線、京急本線、相鉄本線の鉄道駅を中心として古くから発展してきた街である。港北NTセンターは、1965年（昭和40年）に策定された横浜市六大事業の一つとして、当時の港北区（現在の中心は都筑区）に計画的に開発された街である。都心（ツインコア）と各主要な生活拠点（旧:副都心）間は、横浜市営地下鉄のブルーラインおよびグリーンライン（横浜環状鉄道）、横浜環状道路を中核とした自動車専用道路によって、計画的に結ばれる予定となっている。そのほかの郊外区は首都圏への人口集中によるスプロール化した市街地が散在しており、都市基盤整備が推進されている。多摩田園都市をはじめとした市内北西部は、東京都心のベッドタウンとして開発されたため、鉄道網も東京からの放射線が軸となり、東京都心への通勤通学人口が多い（詳細は後述）。

横浜市域は、南に接する鎌倉に鎌倉幕府が置かれた鎌倉時代から本格的に開発され始めた。江戸時代には江戸幕府が置かれた江戸に近いため、幕府直轄地や旗本領が大部分を占め、藩は小規模な六浦藩（金沢区）のみがおかれた。また、大きな港を持たない鎌倉幕府の海の玄関口として六浦湊（金沢区六浦）が、江戸湾（東京湾）内海交通の要衝として神奈川湊（神奈川宿、

神奈川県神奈川)が、早くから栄えた。江戸時代末期には、神奈川沖・小柴(旧・六浦湊外周部)で締結された日米修好通商条約により、「神奈川」を開港場にすることが定められた。実際には神奈川湊の対岸にある横浜村(現在の中区関内地区)に新たに港湾施設が建設され、短期間に国際港の体裁を整えた。1859年7月1日(旧暦:安政6年6月2日)に開かれた横浜港は「金港」とも呼ばれ、生糸貿易港、商業港、旅客港として、また工業港として急速に発展。横浜を日本の代表的な国際港湾都市へと発展させる礎となった。

1889年(明治22年)4月1日に市制が施行され、横浜市となった。市域の面積は、市制施行時には横浜港周辺の5.4 km にすぎなかったが、6次にわたる拡張と埋立てにより437.38 km

(2006年)となっている。1927年(昭和2年)の区制施行で市域は5区に分けられ、周辺町村の合併と区域の再編を経て、行政区の数は18区となっている。市制施行時の横浜市の人口は約12万人だったが、その後は第二次世界大戦中の一時期を除いて増加の一途をたどり、現在では約370万人となった。これは日本の市では最も多く、人口集中地区人口も東京23区(東京特別区)に次ぐ。1956年(昭和31年)には政令指定都市に、1988年(昭和63年)には業務核都市、2011年(平成23年)には環境未来都市と国際戦略総合特区に指定され、2012年(平成24年)には横浜駅周辺地区などが特定都市再生緊急整備地域に指定された。

自動車(じどうしゃ、英:car、米英語:automobile、米国の口語:auto)とは、原動機の動力によって車輪を回転させ、レールや架線を用いずに路上を走る車のことである。

概要

大辞泉には、原動機の動力によって車輪を回転させ、レールや架線を用いずに路上を走る車、とある。鉄道とは異なり、専用の軌道を必要としないので、進路の自由度が高いという特徴がある。

角川の1989年の国語辞典には「発動機の動力で軌道なしに走る四輪車」と記載されている[2]

一般的には、車輪の数が三輪以上で、かつ乗員が車室内に備えられた座席に座る構造を備えたものが「自動車」として認識されている。ただし、3輪の扱いは微妙で、法令上の規定・扱いは国ごとに異なる。(＃分類参照)

英語の automobile はフランス語を語源としている。日本語の自動車という語は、先述の automobile (オートモービル) に由来しており、auto は「みずから」mobile は「動くもの」という意味を持つことから作られた。なお、同じ漢字圏でも中国語では別の語・汽車(繁体字) / 汽·(簡体字)を用い、自動車という語は自動運転車の意味になる。また、英語で単に car といった場合、馬車や鉄道車両なども含めた車両全般を指す。

自動車を動かすこと・操ることを運転という。自動運転技術も研究されている。基本的には人や荷物を運ぶ実用的な道具として用いられるものではあるが、旅行のため、また運転を楽しむため(スポーツ・ドライビング)に使われたりするほか、所有して整備すること(“機械いじり”)が目的の趣味として扱われたり、高級車の場合はステータスシンボルとして利用したり、または資産や投資対象として保有される場合もある。

日本の自動車保有台数

日本では1956年（昭和31年）には戦後の復興を遂げ「もはや戦後ではない」といわれるようになり、前年1955年には通産省が「国民車構想」を発表した。1958年にスバル・360が発売され60年代前半には各社から軽自動車が発売された。1966年（昭和41年）は「マイカー元年」と呼ばれトヨタ・カローラ・日産・サニーなどの大衆車が発売され自動車が普及し始めた。

1966年のトラック・バスなどの大型車も含めた自動車保有台数は約884万台で、翌67年には1095万台、1971年に2045万台、1982年に4130万台、1997年に6984万台となった以降は微増となり2004年以降は7500万台前後で推移し、2013年は7609万台であった。この保有台数は国別では米国、中国に次ぐ3番目で、人口あたりの保有台数では米国や西ヨーロッパ諸国とほぼ同率である。2030年にかけては海外では引き続き増加していくが、日本では微減すると予想されている。

60年代後半からの急激な自動車の増加に対して道路整備は立ち遅れ、各地で交通渋滞や交通事故の増加が問題となった。また排気ガスによる大気汚染も70年代に深刻化した。日本においては1970年代から高速道路（高規格幹線道路）の整備が始まったが、急増する保有台数に追いついておらず、日本の高速道路の整備状況は米国とはもちろん、ドイツ、フランス、中国、イギリス、韓国よりも低い水準である。

なお二輪車では、原付を除く125cc超の二輪車は1966年には約88万台であったが、2013年には125cc超が4倍の約354万台となった他、原付第一種が666万台、第二種が163万台で二輪車の合計は1182万台であった。

2013年の四輪と二輪の合計は8791万台で国民1.4人に1台の普及率となっている。

20世紀末から日本の登録台数は頭打ちであるが、小型車、特に軽自動車がシェアを拡大している。軽自動車は90年代から着実に台数を伸ばしている。

都道府県別の自動車普及率

2013年の日本の自動車普及率は対人口では1台あたり1.7人、乗用車に限ると2.1人であり、これは100人あたり59.7台、46.6台となる。以上は自家用、業務用、軽から大型まですべてを含む数値である。

2013年の世帯あたりの自家用乗用車（軽自動車も含む）の普及率をみると、日本平均は1世帯あたり1.08台で各家庭にほぼ1台の割合となっている。世帯あたりの人数は、2010年では最大が山形県の3.16人で最低が北海道の2.27人で全国平均は2.59人であった。

世帯ベースで各地域をみると保有台数の多い県は上位10地域で、福井県（1.77台）、富山県（1.73台）、群馬県（1.68台）、山形県（1.68台）、岐阜県（1.65台）、栃木県（1.65台）、茨城県（1.63台）、長野県（1.59台）、福島県（1.56台）、新潟県（1.56台）などで、その他の大半の県で1台以上となっている。1台を切るのは5地域のみで、少ない方から東京都（0.48台）、大阪府（0.68台）、神奈川県（0.75台）、京都府（0.86台）、兵庫県（0.94台）と、当然ではあるが、公共輸送機関の発達した人口密度の高い（人口都市集中の激しい）都道府県で保有台数が少なくなっている[48]。なおこの5都府県に続いてすくないのが北海道（1.008台）、千葉県（1.02台）であった。国土面積の約2割以上を占める広大な北海道で世帯当たりの保有数が少ないのは世帯あたりの人数が最小であることも影響している。

横浜のフロント ガラス リペア 自動車 窓 ガラス 修理

作者: saitouatusi

2016年 11月 08日(火曜日) 08:01 -

[自動車 窓 ガラス 修理 横浜](#)

[ガラスリペア 横浜](#)

[フロント ガラス 修理 横浜](#)

[自動車 フロント ガラス 修理 横浜](#)

[車 フロント ガラス 修理 横浜](#)

[フロント ガラス 交換 横浜](#)

[自動車 ガラス 横浜](#)

[車のフロント ガラスの修理 横浜](#)

[車 ガラス 修理 横浜](#)

[自動車 ガラス 修理 横浜](#)

横浜のフロント ガラス リペア 自動車 窓 ガラス 修理

作者: saitouatusi

2016年 11月 08日(火曜日) 08:01 -

[フロント ガラス リペア 横浜](#)

[自動車 窓 ガラス 修理 横浜](#)

[ガラスリペア 横浜](#)

[フロント ガラス 修理 横浜](#)

[自動車 フロント ガラス 修理 横浜](#)

[車 フロント ガラス 修理 横浜](#)

[フロント ガラス 交換 横浜](#)

[自動車 ガラス 横浜](#)

[車のフロント ガラスの修理 横浜](#)

[車 ガラス 修理 横浜](#)

[自動車 ガラス 修理 横浜](#)