

地球温暖化対策に係る京都府の取組

2025. 2. 7
エコカーマイスター講習会

京都府 総合政策環境部 脱炭素社会推進課

講義内容

1

・ 地球温暖化のメカニズムと現状

2

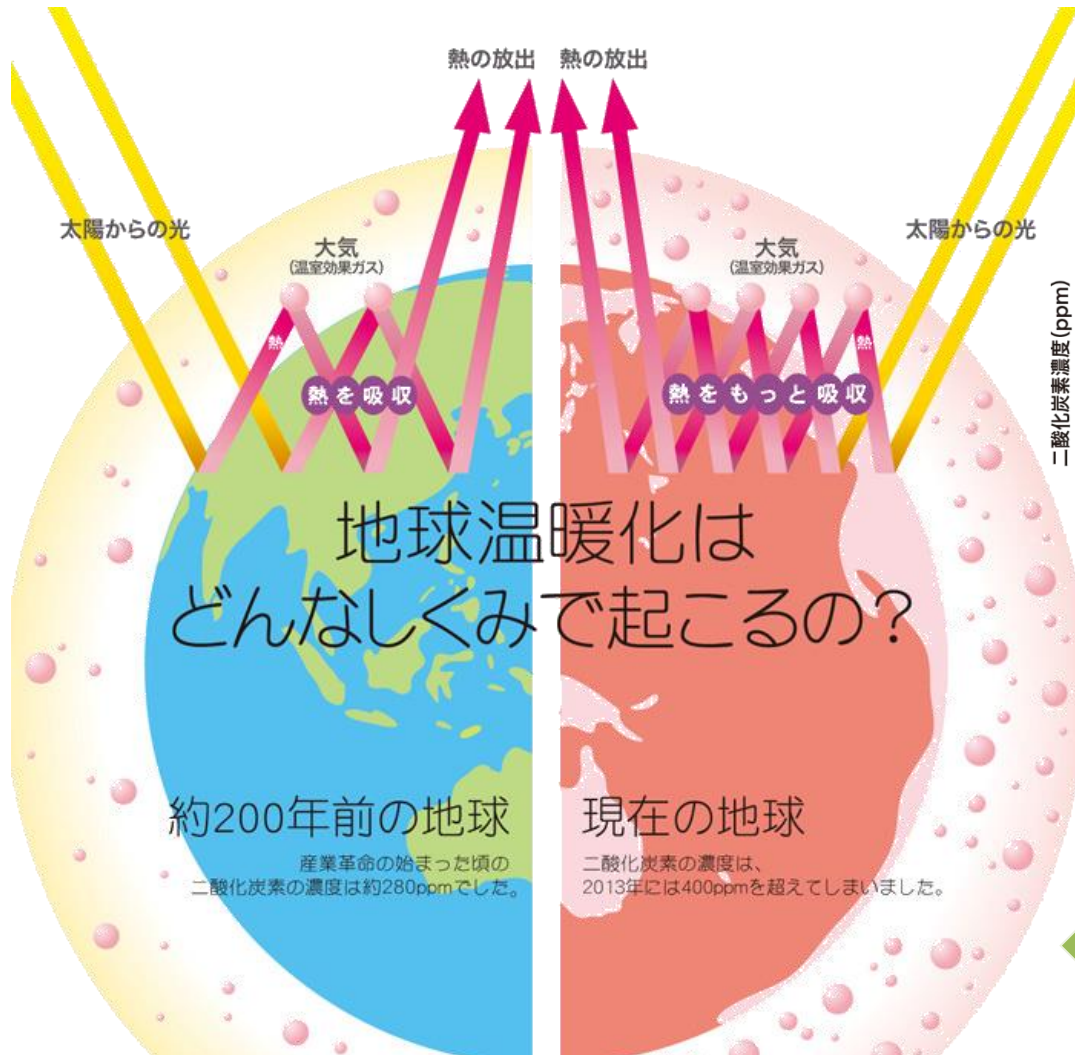
・ 温室効果ガスの排出状況

3

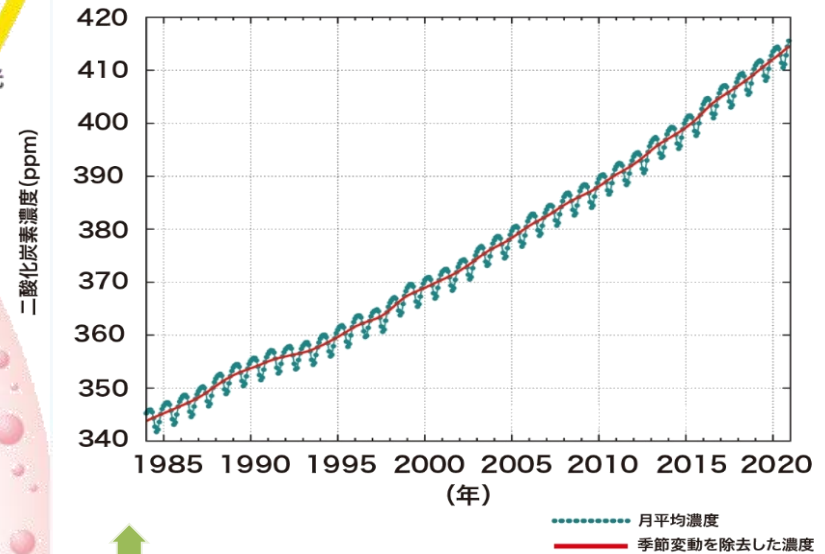
・ 地球温暖化対策に係る京都府の取組

地球温暖化の メカニズムと現状

地球温暖化のメカニズム



地球全体の二酸化炭素濃度の経年変化

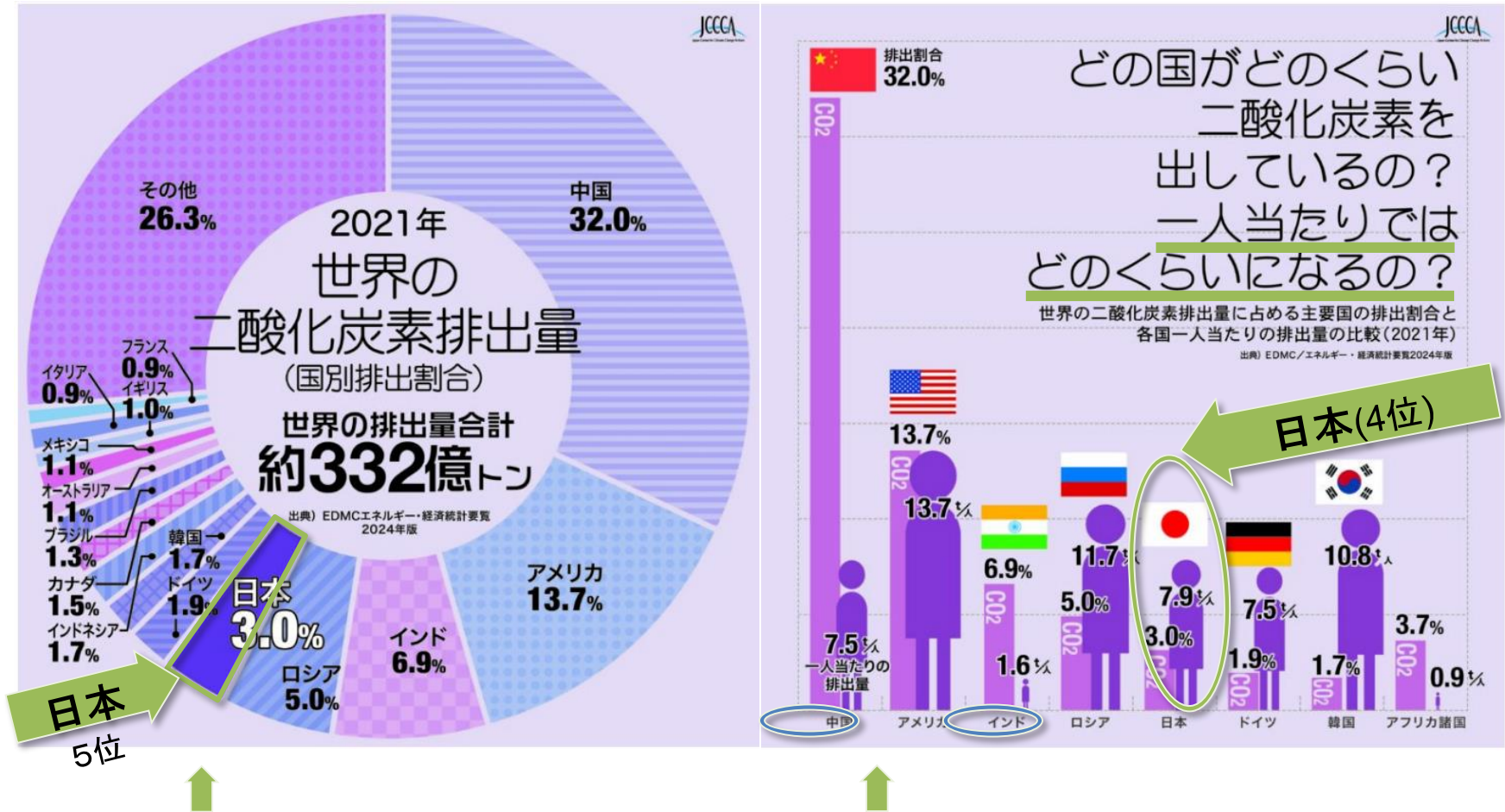


出典)温室効果ガス世界資料センター(WDCGG)「地球全体の二酸化炭素の経年変化」(気象庁HPより)

出典)全国地球温暖化防止活動推進センターウェブサイト(<http://www.jccca.org/>)より

- 太陽光で暖められた地面が放出する熱(赤外線)を「**温室効果ガス**(水蒸気、二酸化炭素、メタン、代替フロンなど)」が吸収して大気を暖める。

世界の二酸化炭素排出量 (国別割合と国民一人当たりの比較)

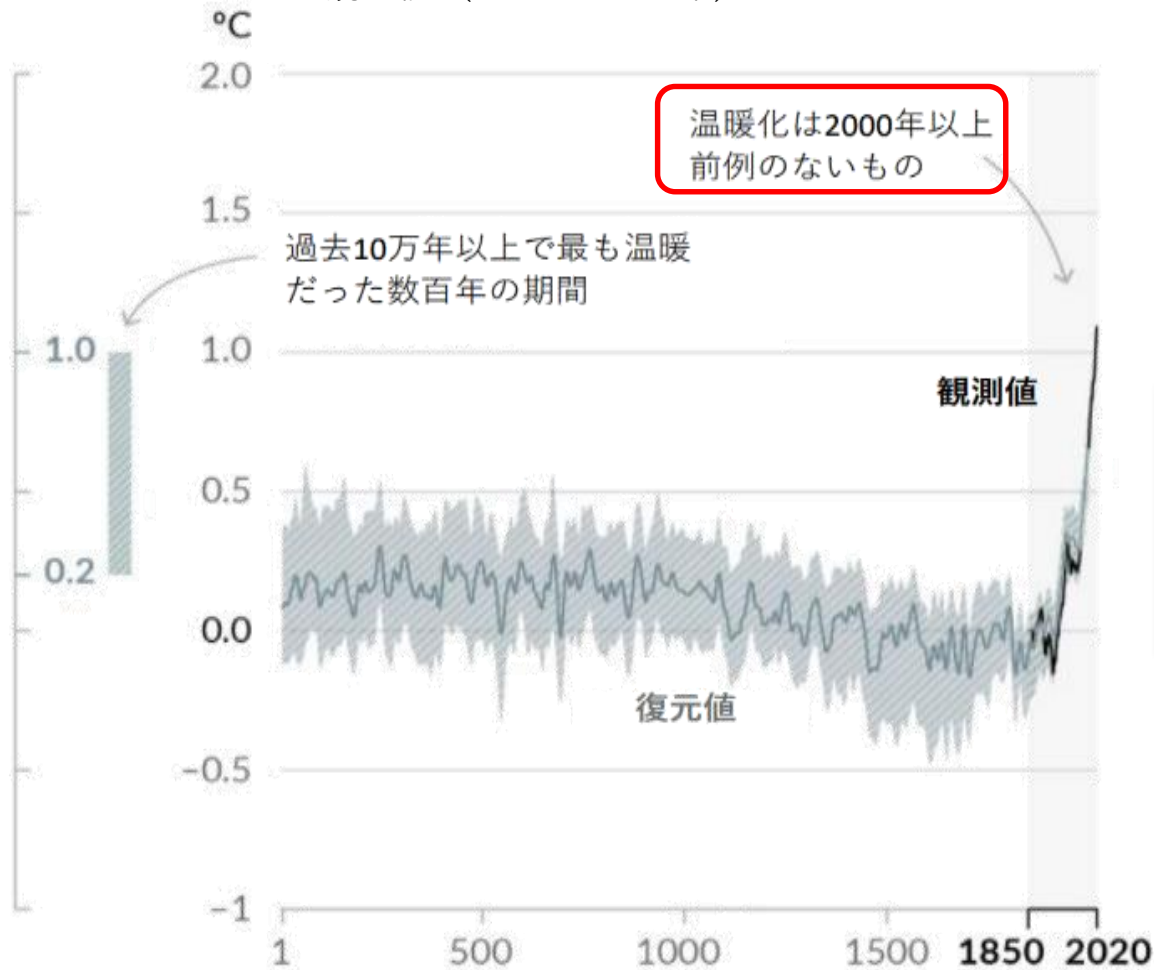


出典) 全国地球温暖化防止活動推進センターウェブサイト (<http://www.jccca.org/>)

(元画像出典: EDMC/エネルギー・経済統計要覧2024年版)

前例のない速度で温暖化

世界平均気温（10年平均）の変化 復元値（1～2000年）及び観測値（1850～2020年）



「IPCC第6次評価報告書第I作業部会報告書（自然科学的根拠）」
（2021年）より

疑う余地がない

人間の影響が大気、海洋及び陸域を温暖化させてきた

広範囲にわたる急速な変化が、大気、海洋、雪氷圏及び生物圏に起きている

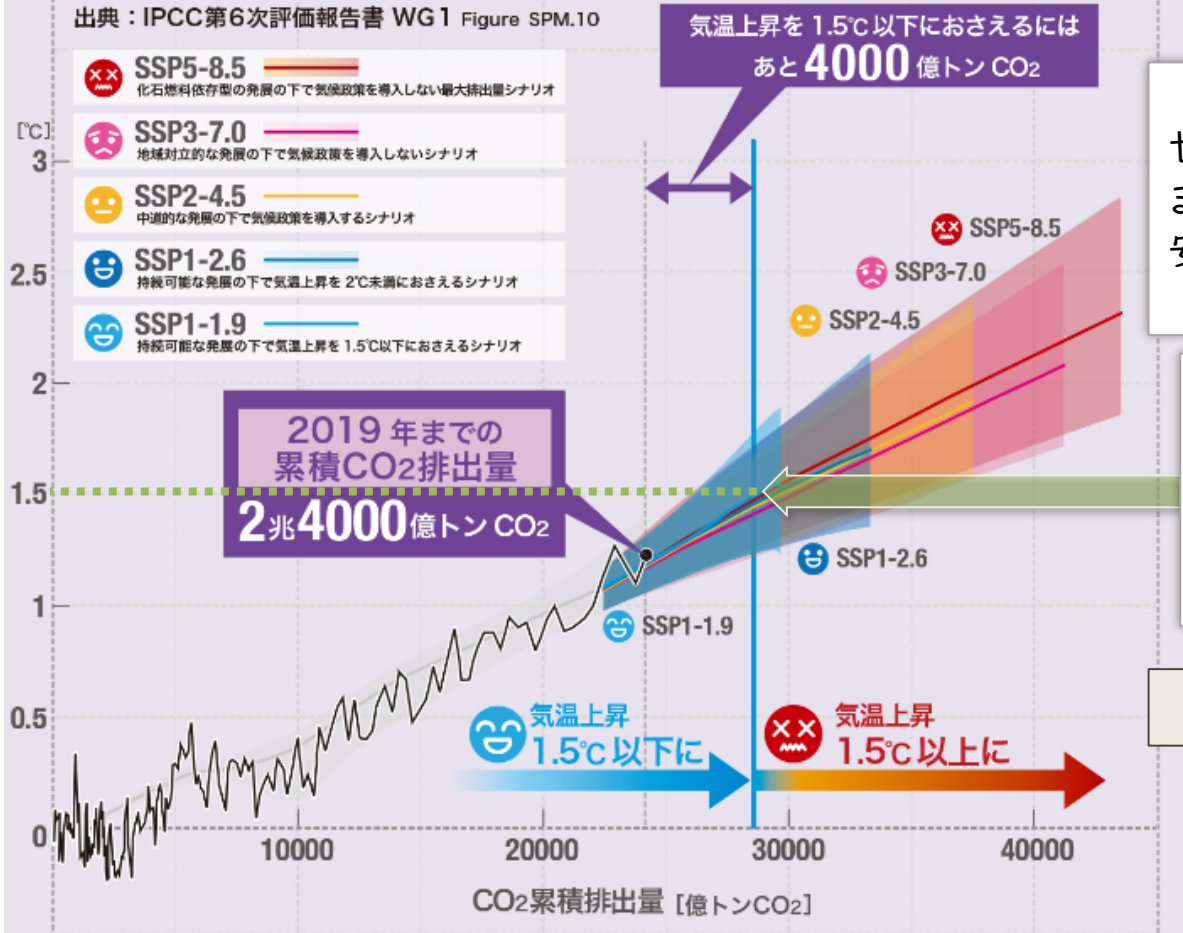
人間の影響は少なくとも過去2000年間に前例のない速度で、気候を温暖化させてきた

CO₂累積排出量と気温上昇量の関係

排出量と気温の関係は？

CO₂累積排出量と気温上昇量の関係

出典：IPCC第6次評価報告書 WG1 Figure SPM.10



出典) 全国地球温暖化防止活動推進センター
ウェブサイト
(<http://www.jccca.org/>)
(元画像出典：IPCC第6次評価報告書)

世界平均気温を「**1.5°C上昇**」
までに抑制しなければ現在の
安定した生活をおくれない

そのために2050年前後には
世界のCO₂排出量の**実質ゼロ**
を達成することが必要

「IPCC1.5°C特別報告書」より

温室効果ガスの排出状況

日本の温室効果ガス排出量の推移

2022年度の温室効果ガス排出・吸収量：10億8,500万t-CO₂※

※CO₂換算

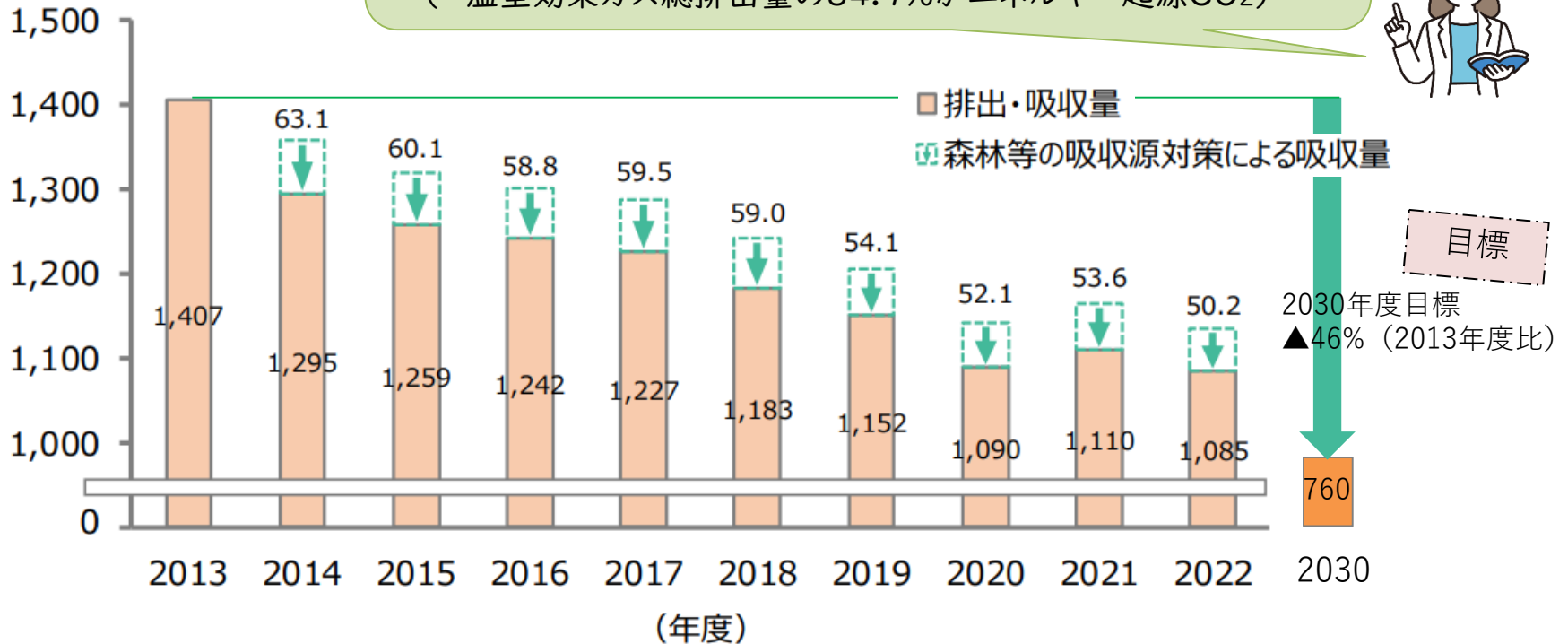
<前年度比 2.3%減、2013年度比 22.9%減>

【参考】エネルギー起源の二酸化炭素(CO₂)

ガス別に見ると、CO₂排出量が温室効果ガス総排出量の91.3%を占めており、その大部分がエネルギー起源CO₂となっている(=温室効果ガス総排出量の84.9%がエネルギー起源CO₂)



排出・吸収量
(百万トンCO₂換算)



出典) 環境省ホームページ「2022年度の温室効果ガス排出・吸収量(詳細)」 <https://www.env.go.jp/content/000216816.pdf>

日本の部門別温室効果ガス排出量（2022年度）

CO₂の排出量（電気・熱配分後）

	1990年度	2013年度	2021年度	2022年度		
	排出量	排出量	排出量	排出量 〔シェア〕	変化量 《変化率》	
	〔シェア〕	〔シェア〕	〔シェア〕			2013年度比
合計	1,163 〔100%〕	1,318 〔100%〕	1,064 〔100%〕	1,037 〔100%〕	-280.9 《-21.3%》	-27.0 《-2.5%》
エネルギー起源	1,068 〔91.8%〕	1,235 〔93.8%〕	987 〔92.8%〕	964 〔93.0%〕	-271.3 《-22.0%》	-23.0 《-2.3%》
産業部門 （工場等）	505 〔43.4%〕	463 〔35.2%〕	372 〔35.0%〕	352 〔34.0%〕	-111.0 《-24.0%》	-19.7 《-5.3%》
運輸部門 （自動車等）	208 〔17.9%〕	224 〔17.0%〕	185 〔17.4%〕	192 〔18.5%〕	-32.4 《-14.5%》	+7.2 《+3.9%》
業務その他部門 （商業・サービス・事業所等）	131 〔11.3%〕	235 〔17.8%〕	187 〔17.6%〕	179 〔17.3%〕	-55.3 《-23.6%》	-7.9 《-4.2%》
家庭部門	126 〔10.8%〕	209 〔15.9%〕	160 〔15.1%〕	158 〔15.3%〕	-51.4 《-24.5%》	-2.2 《-1.4%》
エネルギー転換部門	96.6 〔8.3%〕	104 〔7.9%〕	82.9 〔7.8%〕	82.4 〔8.0%〕	-	-
発電所・製油所等	96.2 〔8.3%〕	106 〔8.1%〕	87.6 〔8.2%〕	84.9 〔8.2%〕	-21.3 《-20.1%》	-2.8 《-3.2%》
電気熱配分統計誤差	+0.4 〔0.0%〕	-2.6 〔-0.2%〕	-4.7 〔-0.4%〕	-2.5 〔-0.2%〕	-	-
非エネルギー起源	95.3 〔8.2%〕	82.2 〔6.2%〕	76.6 〔7.2%〕	72.6 〔7.0%〕	-9.6 《-11.7%》	-4.0 《-5.2%》
工業プロセス及び製品の使用	65.2 〔5.6%〕	49.3 〔3.7%〕	43.7 〔4.1%〕	40.9 〔3.9%〕	-8.4 《-17.0%》	-2.8 《-6.5%》
廃棄物（焼却等）	23.7 〔2.0%〕	29.9 〔2.3%〕	30.6 〔2.9%〕	29.6 〔2.9%〕	-0.31 《-1.0%》	-1.0 《-3.4%》
その他（間接CO ₂ 等）	6.4 〔0.5%〕	3.1 〔0.2%〕	2.3 〔0.2%〕	2.1 〔0.2%〕	-0.91 《-29.8%》	-0.11 《-5.0%》

2030年削減目標率 ※（ ）内は2022年度実績の2013年度比（変化率）

46% (21.3%)

38% (24.0%)

35% (14.5%)

51% (23.6%)

66% (24.5%)

地球温暖化対策計画改定
（2021年10月閣議決定）

2022年度
運輸部門からの排出量
約1億9,200万トン
（総排出量の**18.5%**）

（注） 排出量"0.0"は5万トン未満、シェア"0.0"は0.05%未満

（単位：百万トン）

図出典) 環境省ホームページ「2022年度温室効果ガス排出・吸収量(確報値)概要」

<https://www.env.go.jp/content/000216816.pdf>

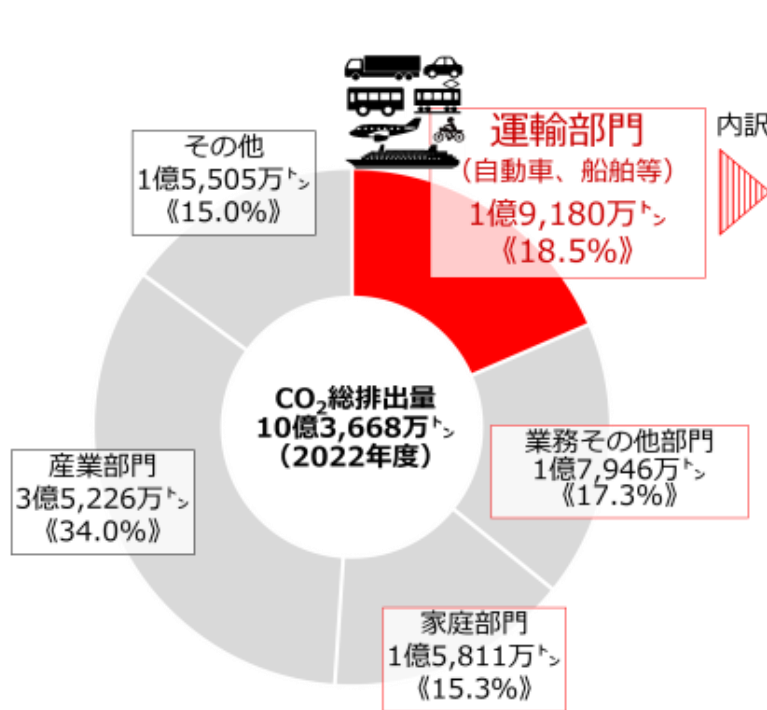
日本の運輸部門の二酸化炭素排出量（2022年度）

自動車全体で運輸部門の85.8%（日本全体の15.9%）を排出。

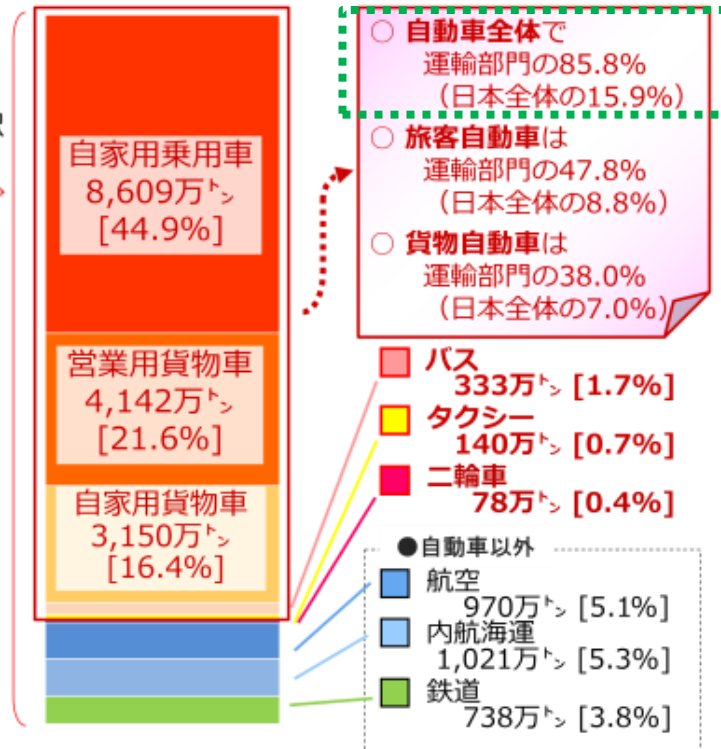
貨物自動車だけでも **運輸部門の38.0%（日本全体の7.0%）** を排出。

運輸部門における二酸化炭素排出量

我が国の各部門におけるCO₂排出量



運輸部門におけるCO₂排出量



○ **自動車全体**で
運輸部門の85.8%
(日本全体の15.9%)

○ **旅客自動車**は
運輸部門の47.8%
(日本全体の8.8%)

○ **貨物自動車**は
運輸部門の38.0%
(日本全体の7.0%)

※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2022年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成。
 ※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

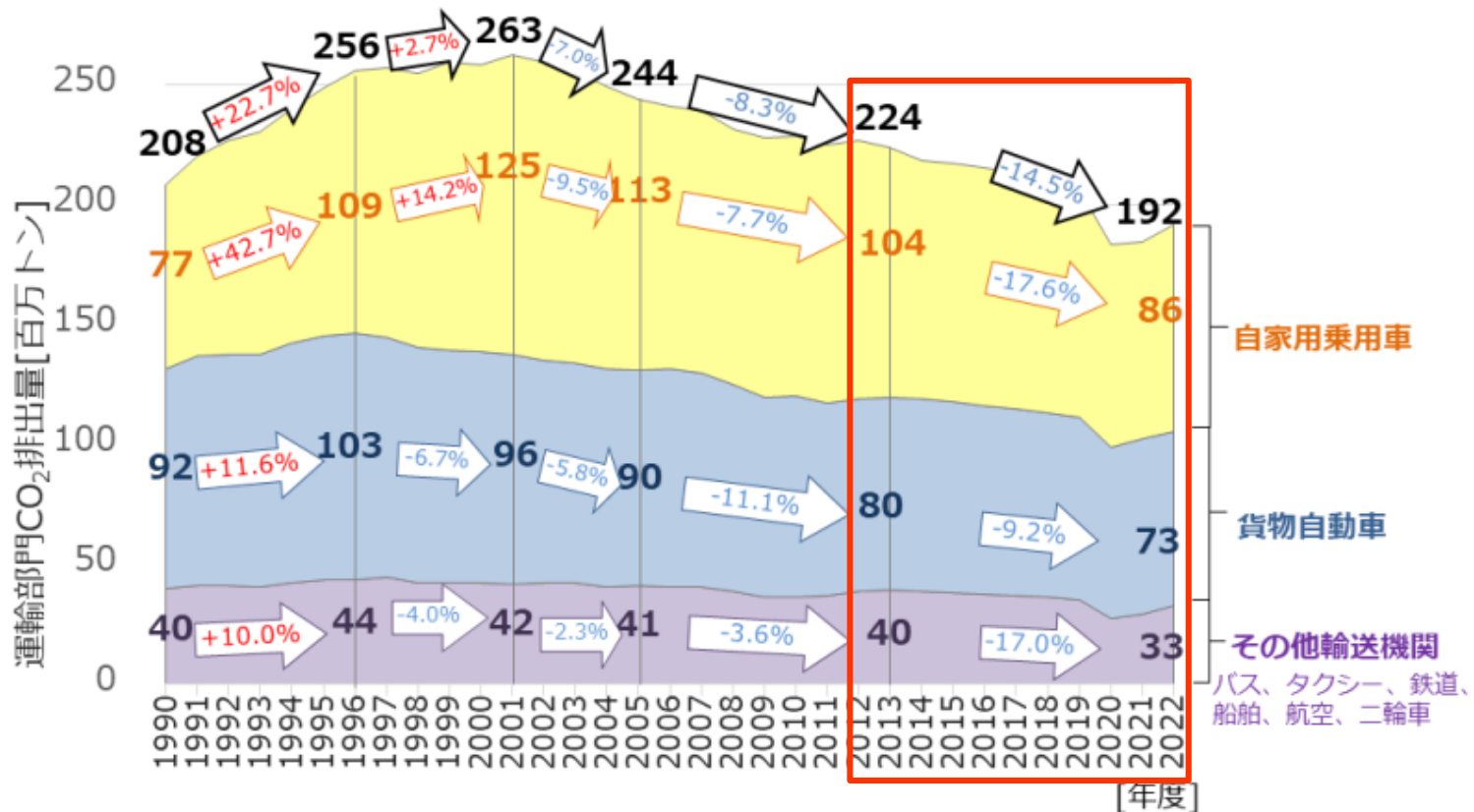
図出典) 国土交通省ホームページ「運輸部門における二酸化炭素排出量」

https://www1.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

日本の運輸部門の二酸化炭素排出量の推移

2022年度のCO₂排出量について、2013年度からの削減率が最も大きいのは**自家用乗用車**で、最も小さいのは**貨物自動車**

運輸部門における二酸化炭素排出量の推移

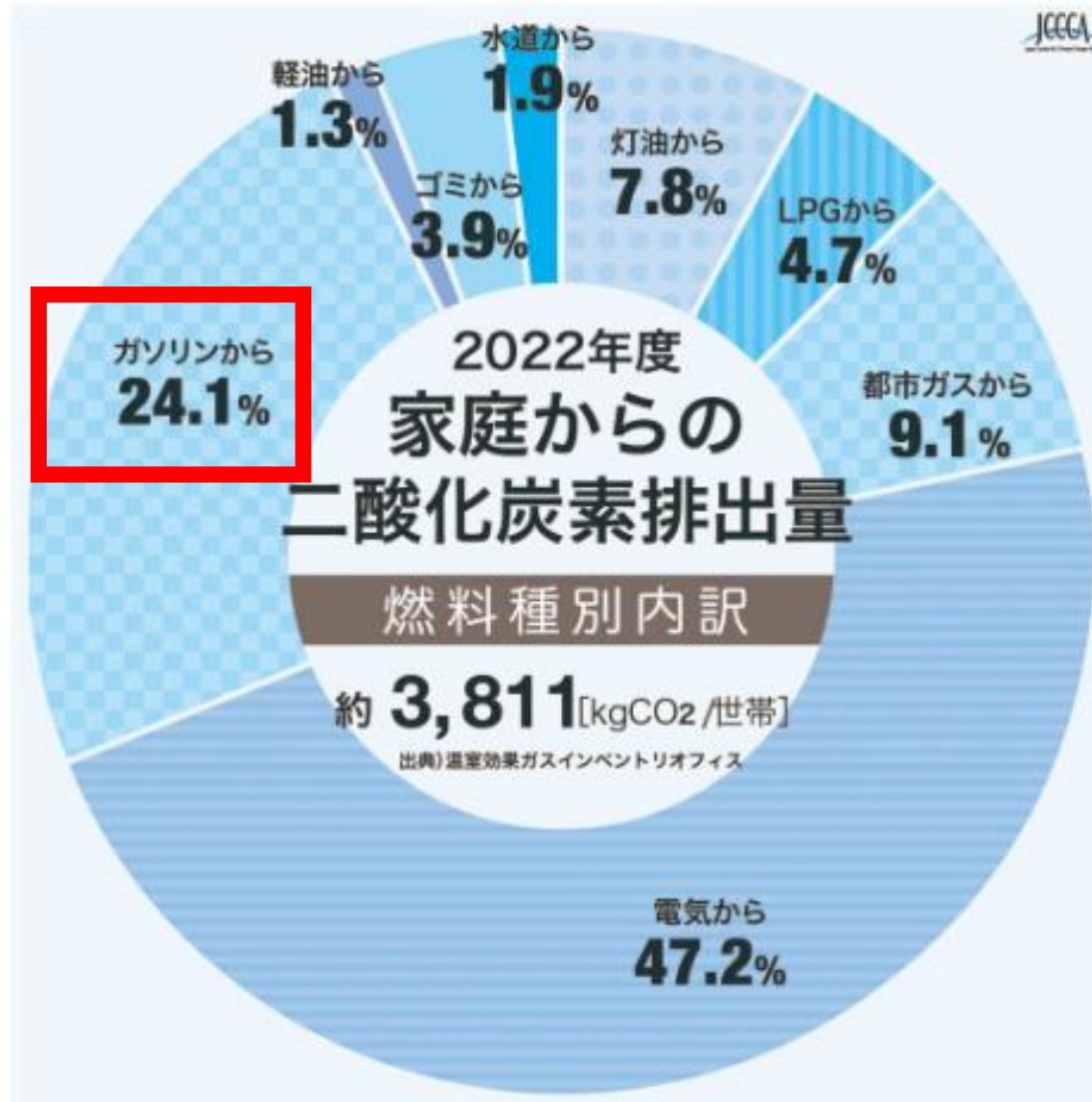


※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2022年度）確報値」より国土交通省環境政策課作成

図出典) 国土交通省ホームページ「運輸部門における二酸化炭素排出量」

https://www1.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

日本の家庭からの二酸化炭素排出量（2022年度）



京都府の温室効果ガス排出量の推移

京都府の部門別（運輸部門）二酸化炭素排出量（2022年度）

部門	2013年度 (基準)排出量	2021年度 排出量	2022年度 排出量	2030年度 削減目標
運輸 部門	297万t	252万t	254万t	182万t未満

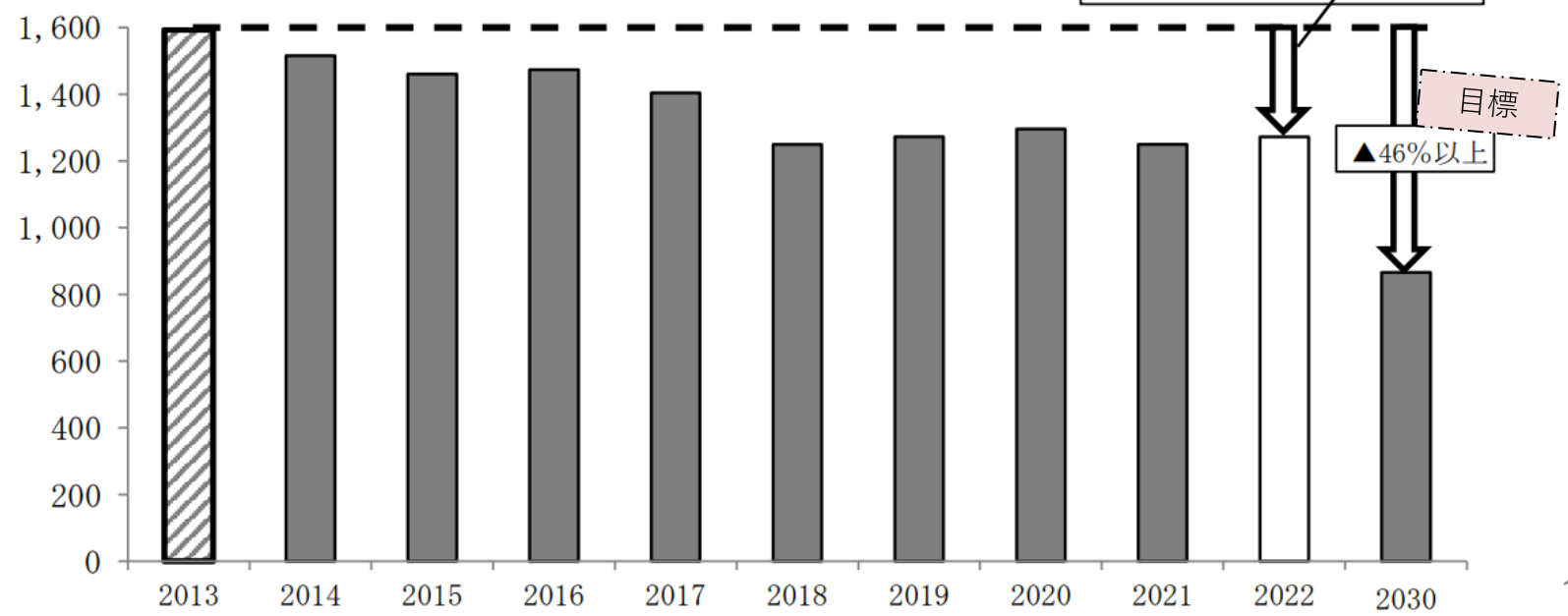
【現状(前年度比)】 +0.9%

【現状(2013年度比)】 ▲14.3%

【目標】 ▲39%

2022年度の温室効果ガス
 排出・吸収量：1,272万t-CO₂
 < 2013年度比20.2%減 >

[万 t-CO₂]



地球温暖化対策に係る 京都府の取組

京都府の温室効果ガス削減目標と現状

2050年度

2050年度に**脱炭素で持続可能な社会（温室効果ガス排出量実質ゼロ）**を目指す



当面の目標

2030年度

「脱炭素社会に向けた取組を加速化」
2030年度に**温室効果ガスの46%以上削減**（基準年度：2013年度）



現状(再掲)

2022年度

◆府内温室効果ガス排出量（2022） 1,272万t-CO₂ 2013年度比 ▲**20.2%**

京都府地球温暖化対策条例の規定

自動車交通関係（第33条～第38条）

努力義務

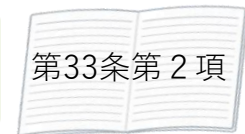
事業者・府民・
観光旅行者等

公共交通機関又は自転車の利用等により、
自動車等の使用の抑制に努める



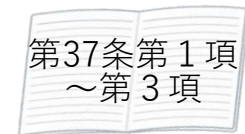
自動車の使用者・
所有者

自動車等の適正な**整備及び**
運転（「**エコドライブ**」）に努める



自動車の使用者・
所有者・事業者

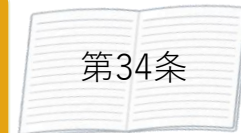
電気自動車等その他の温室効果ガスを排出
しない又は温室効果ガスの排出量が少ない
自動車等の**購入、使用、提供**に努める



義務

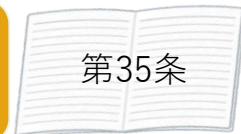
運 転 者

自動車等を駐車又は停車する時は、アイ
ドリング・ストップ(原動機の停止)を**行う**
※信号・交通混雑による停止等を除く



事 業 者

アイドリング・ストップを行うよう
指導等の措置を実施



大規模駐車場
(500m²以上)
の設置者・管理者

アイドリング・ストップを行う旨の
看板を設置するなど**周知**



京都府地球温暖化対策条例の規定 ＜アイドリング・ストップ関係＞

みなさん、ご存知ですか？

京都府地球温暖化対策条例では

アイドリング・ストップ
(駐停車時のエンジン停止) は
義務 となっています

アイドリング禁止



一部、例外(認められる場合)もあります

信号待ち

渋滞中

人の
乗降時

冷凍車
保冷車

緊急
自動車

その他
やむを得ない場合

自動車等の管理者、駐車場の設置者・管理者にも**義務**があります



自動車等の管理者

運転者に対し、**指導**その他の適切な措置を講じる



規則で定める駐車場の設置者・管理者

看板の設置その他の方法により**周知**する

いくつかできていますか？「エコドライブ10のすすめ」

- 1 自分の燃費を把握しよう
- 2 ふんわりアクセル「eスタート」
- 3 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転
- 4 減速時は早めにアクセルを離そう
- 5 エアコンの使用は適切に
- 6 ムダなアイドリングはやめよう
- 7 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう
- 8 タイヤの空気圧から始める点検・整備
- 9 不要な荷物はおろそう
- 10 走行の妨げとなる駐車はやめよう

アイドリング・ストップを
啓発するポスター

府民・事業者の皆様へのお願い

義務規定について、
いま一度ご確認ください。

事業所等でも周知・徹底いただきます
ようお願いいたします。



次スライドで
自動車販売事業者の
義務を確認

京都府地球温暖化対策条例の規定 自動車交通関係（第38条第1項）

義務

自動車販売
事業者

新車を購入しようとする者に対し、その販売する**新車**※1
に係る**自動車環境情報**※2について**説明**しなければならない。

※1 道路運送車両法第4条の規定による登録を受けていない自動車

※2 自動車に関する温室効果ガスの排出の量その他の規則で定める事項

自動車環境情報とは？（条例規則第41条、指針第23条関係）

- ① 温室効果ガスの排出の量 R2改正時に追加
- ② 燃料消費率
- ③ 排出ガス
- ④ エアコンディショナーの冷媒の種類及びその使用量
- ⑤ リサイクルに関する情報
- ⑥ その他地球温暖化対策指針で定める自動車環境情報

（例）・排出ガスに含まれる物質の量（一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物、
粒子状物質（軽油を燃料とする自動車である場合））

- ・再生利用が容易な材料を使用した部品その他資源の有効利用に関するもの

自動車環境情報①

温室効果ガスの排出の量

日本の運輸部門の二酸化炭素排出量（2022年度）

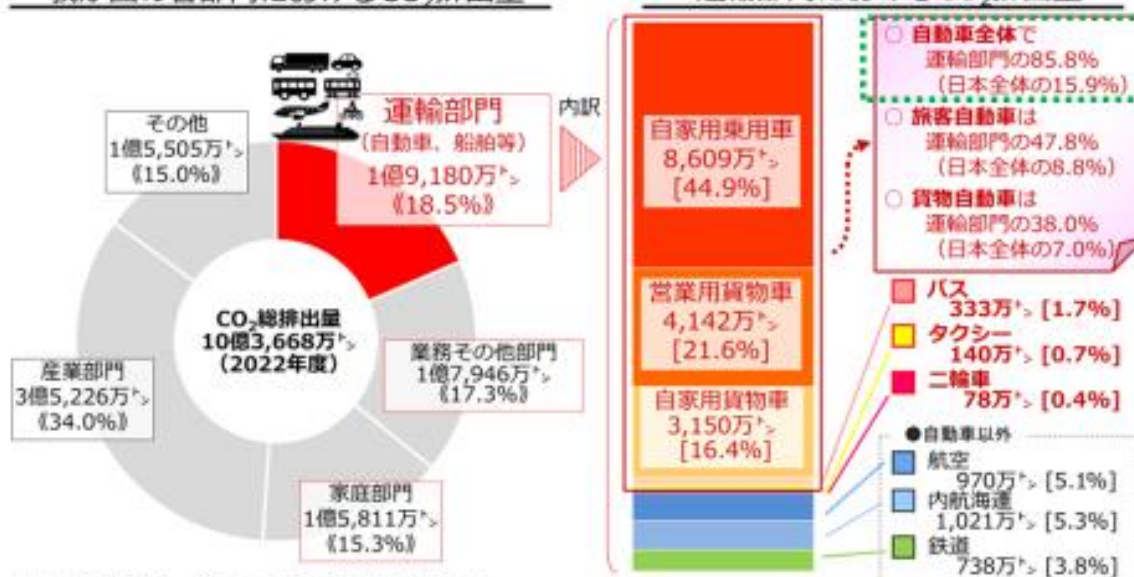
自動車全体で運輸部門の85.8%（日本全体の15.9%）を排出。

貨物自動車だけでも運輸部門の38.0%（日本全体の7.0%）を排出。

運輸部門における二酸化炭素排出量

我が国の各部門におけるCO₂排出量

運輸部門におけるCO₂排出量



※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2022年度）種別値」より国土交通省環境政策課作成。
 ※ 二輪車は2015年度種別値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度種別値から独立項目として運輸部門に算定。

図出典) 国土交通省ホームページ「運輸部門における二酸化炭素排出量」
https://www1.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

自動車環境情報②

燃料消費率（燃費）

- **JC08モード燃費値・WLTCモード（km/L）**：国交省審査値

JC08モードは2011年～2018年まで日本で使用されていた燃費測定基準
2018年以降はWLTCモードへ移行

JC08モードとWLTCモード

JC08モードは日本独自の試験方法。WLTCモードは国際的な試験方法であり、高速や市街地の走行モードごとに使用時間で配分して燃費を算出。

■ **これまでの表示例（JC08モード）**
燃料消費率*1（国土交通省審査値）

JC08モード

21.4 km/L



■ **これからの表示例（WLTCモード）**

燃料消費率*1（国土交通省審査値）

WLTCモード*2

20.4 km/L

市街地モード*2：15.2km/L

郊外モード*2：21.4km/L

高速道路モード*2：23.2km/L

- **重量車モード燃費値（km/L）**：国交省審査値（トラック・バス）

2006年4月から施行（省エネ法）

2023年4月以降、新試験法での燃費表示（**JH25モード**）へ移行

国土交通省HPにて、毎月、各メーカーの車両の環境性能が公表されています
(https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr10_000013.html)

自動車環境情報③

排出ガス

- 排出ガスに含まれる**一酸化炭素、炭化水素、窒素酸化物、粒子状物質**（軽油を燃料とする自動車である場合に限る。）の量

種別			現在の規制					
			試験モード	規制年	成分	規制値 (平均値)		
ガソリン・LPG車	乗用車		WLTP (g/km) (1)	平成30年	CO	1.15		
					NMHC	0.10		
					NOx	0.05		
	トラック・バス	軽自動車		WLTP (g/km) (1)	平成31年	CO	4.02	
						NMHC	0.10	
						NOx	0.05	
		軽量車			WLTP (g/km) (1)	平成30年	CO	1.15
							NMHC	0.10
							NOx	0.05
		中量車			WLTP (g/km) (1)	平成30年	PM(2)	0.005
							WLTP (g/km) (1)	平成31年
		重量車			WLTP (g/km) (1)	平成31年		
							NOx	0.07
							PM(2)	0.007
JE05 (g/kWh)	平成21年						CO	16.0
					NMHC	0.23		
					NOx	0.7		
					PM(2)	0.01		

自動車環境情報④

エアコンの冷媒の種類及びその使用量

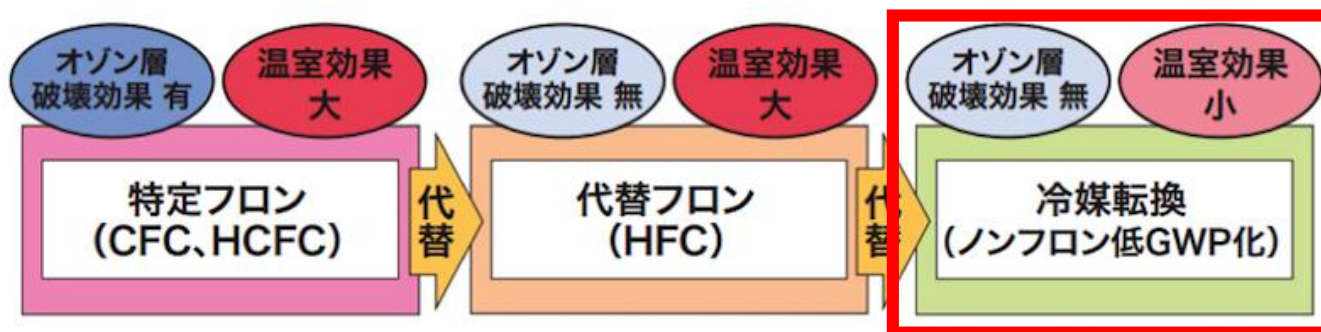
- C F C (R - 1 2) : 現在製造中止 (オゾン層破壊物質) ・ 再利用のみ可
- H F C (R - 1 3 4 a) : 従来のカーエアコン用冷媒

↑ オゾン層は破壊しないが、地球温暖化係数 (G W P) は C O 2 に比べて非常に大きい

現在、日本ではフロン排出抑制法に基づき、乗用車用エアコン冷媒の環境影響度を、製造者ごとに出荷台数で加重平均した値が目標値150を上回らないことが求められています。

(乗用車…2023年度以降 / 商用車…2029年度まで)

- 代替冷媒 : オゾン層破壊や地球温暖化への影響を軽減することを目的とし、従来のフロン等に代わる冷媒として開発されたもの。
HFO-1234yf (G W P が低い)、C O 2 (R 7 4 4) (自然冷媒) 等



自動車環境情報⑤

リサイクル情報

- 車輛のリサイクル設計
- 再生材（リサイクル材）の使用部品名称
- 再生利用しやすい材料を使用した部品名称 ほか

リサイクル可能率の定義と評価指標

リサイクル可能率の定義

新型車が造られた時、将来その自動車在使用済みになった時に達成可能であると判断されるリサイクル率(処理・処分方法の変化等も予測して考慮する)をリサイクル可能率(推定値)と呼ぶ。

“リサイクルできるかどうか”の評価指標

- (1)解体性(構成部品を車両からはずせる)
- (2)分離性(その部品を素材単位にばらせる)
- (3)識別性(その素材の名称がわかる)
- (4)再利用性(その素材がリサイクルできる)

新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドラインより抜粋
[自動車環境情報 | JAMA - 一般社団法人日本自動車工業会](#)

(参考) 自動車環境情報とは

< 参照ホームページ >

一般社団法人日本自動車工業会

https://www.jama.or.jp/operation/ecology/environmental_info/info/index.html#2



The screenshot shows the JAMA website interface. At the top left is the JAMA logo. The main navigation bar includes 'お知らせ・会員', '自工会の活動', '統計・資料', 'ライブラリー', and 'ジャパンモビリティショー'. A dropdown menu is open under '自工会の活動', with '環境' (Environment) highlighted in red. Below the navigation is a large banner for 'VISION 2035' with the text '自工会ビジョン2035'. At the bottom, there are sections for 'お知らせ' and '更新履歴'. The '更新履歴' section contains several news items, with '自動車環境情報' highlighted in red. A blue arrow points from the URL above to the website, and another blue arrow points from the '環境' menu item to the '自動車環境情報' news item.



This block shows a detailed view of a news item from the website. The title is 'エンジンオイル' (Engine Oil) and the content is '品質向上に対する取り組み。' (Efforts for quality improvement). Below this, there are other news items: '乗用車・貨物車の燃費基準' (Fuel economy standards for passenger cars and trucks) and '重畳車（トラック・バス）の燃費基準' (Fuel economy standards for heavy-duty vehicles (trucks/buses)).

(参考) 自動車環境情報とは

車種別環境情報

このコーナーは自動車を購入する際、購入候補車両の環境性能の比較を希望されるお客様に、当会会員各社が現在販売している自動車の環境情報（下記の各メーカーホームページ参照）を提供するものです。

燃費、排出ガス、騒音などの自動車の環境性能は法律によって基準が定められていますが、必ずしもすべての車両の環境性能は同じレベルではありません。我が国における燃料消費、CO₂排出および大気汚染に占める自動車の割合は比較的大きく、少しでも環境負荷の少ない自動車を購入したいというお客様のご要望にお応えし、その比較・選択のための情報を提供いたします。なお、環境情報以外の車両説明は各社が提供しているカタログ等をご参照下さい。

車種別環境情報は3つのパートに記載情報の説明をご覧になり

1. 基礎情報

車名、車両型式、ボデー形状、用語は各社がカタログで使用

2. 環境性能情報

車両の環境性能を比較するため自動車を使用・廃棄する上で比

- [燃料消費率](#)
- [排出ガス](#)
- [騒音](#)
- [エアコン冷媒使用量](#)
- [車室内VOC](#)
- [環境負荷物質](#)

「参考」欄は各社の補足情報

3. 環境への取り組み

環境性能を定量的に比較する
また、以下の項目以外に企業

3. 環境への取り組み

環境性能を定量的に比較するためのものではありません。

また、以下の項目以外に企業としての取り組みや宣伝などを記載している場合もあり

- [リサイクル](#)など

なお、低公害車（電気自動車、天然ガス自動車）について記載されている場合
しており、ガソリン車・ディーゼル車と記載情報の項目が異なる車両もあります。

ご覧になりたい自動車のメーカー名を選択しクリックして下さい。

車種別の環境情報を
確認できます。

いすゞ自動車（株）	本田技研工業（株）（四輪）
カワサキモーターズ（株）	本田技研工業（株）（二輪）
スズキ（株）	マツダ（株）
（株）SUBARU	三菱自動車工業（株）
ダイハツ工業（株）	三菱ふそうトラック・バス（株）
トヨタ自動車（株）	ヤマハ発動機（株）
日産自動車（株）	UDトラックス（株）
日野自動車（株）	

京都府地球温暖化対策条例の規定 自動車交通関係（第38条第2項）

義務

前年度に100台以上※
の新車を販売した
事業者

販売員が新車に係る自動車環境情報について適切に説明
することを推進する者を選任し、その氏名その他必要な
事項を知事に届け出なければならない。

エコカーマイスター

※事業所単位ではなく、府内の事業所を合計した台数

エコカーマイスターを選任するまで

各事業所で
エコカーマイスターとしての役割を
担っていただきます

①講習会受講

講習会で実施する
修了試験の合格者に
修了証を発行

②選任届出書提出

【提出書類】
・ **選任届出書**（第13号様式
（第43条関係））
・ 被選任者の**修了証の写し**

選任届出完了



- ★ 新規選任のほか、届出内容の変更、解任の際にも届出が必要です
- ★ 条例上の義務は事業者単位での選任ですが、事業所ごとの選任を推奨します
- ★ 選任届出書様式は京都府HPからダウンロードしてください
<https://www.pref.kyoto.jp/tikyuu/ecomeister.html>

京都府 エコマイスター制度

検索

(参考) 選任届出書のダウンロード方法

府外の人が開く

届出方法

1. 対象事業者に該当する場合は、京都府知事が指定する講習会を受講してください。(講習会で一定の課程を修了された方には修了証が交付されます。)
2. 届出様式に必要な事項を記入し、添付書類(講習会の修了証写し)を添付して、京都府へ届出してください。

- 届出先：府民環境部脱炭素社会推進課
- 届出方法：持参又は郵送
- 届出部数：1部

届出区分

以下に該当する場合に、所定の様式での届出が必要です。

■ エコカーマイスター

[エコカーマイスター選任届出書 \(ワード: 45KB\)](#)

- [\(参考\) 記入例 \(PDF: 232KB\)](#)

種類	具体例
新規	<ul style="list-style-type: none"> ● 現時点で届出していない事業者で、前年度の自動車(新車に限る)販売台数が100台を超過した場合
変更	<ul style="list-style-type: none"> ● 選任・届出をした者を解任する場合 ● 新たに選任する者を追加する場合
廃止	<ul style="list-style-type: none"> ● 前年度の自動車販売台数が100台未満となった場合 ● 事業を廃止する場合

第13号様式(第43条関係)

エコカーマイスター選任届出書

(宛先) 京都府知事	年 月 日
住所(法人にあっては、主たる事務所の所在地)	氏名(法人にあっては、名称及び代表者の氏名)
電話 - -	

京都府地球温暖化対策条例第38条第2項の規定により、新車に係る自動車環境情報について適切に説明することを推進する者(エコカーマイスター)を選任しましたので、次のとおり届け出ます。

前年度の自動車販売実績	台
届出の理由	<input type="checkbox"/> 前年度の自動車販売実績が100台以上となったため。 <input type="checkbox"/> 推進する者に変更が生じたため。 <input type="checkbox"/> 廃業その他の理由により届出義務が消失したため。 <input type="checkbox"/> その他記載事項に変更が生じたため。 ()

エコカーマイスター	氏名	役職	知事の指定する講習		届出内容	選任又は解任の日
			終了番号	終了日		
				年 月 日	<input type="checkbox"/> 新設 <input type="checkbox"/> 継続 <input type="checkbox"/> 解任	年 月 日
				年 月 日	<input type="checkbox"/> 新設 <input type="checkbox"/> 継続 <input type="checkbox"/> 解任	年 月 日
				年 月 日	<input type="checkbox"/> 新設 <input type="checkbox"/> 継続 <input type="checkbox"/> 解任	年 月 日
				年 月 日	<input type="checkbox"/> 新設 <input type="checkbox"/> 継続 <input type="checkbox"/> 解任	年 月 日
				年 月 日	<input type="checkbox"/> 新設 <input type="checkbox"/> 継続 <input type="checkbox"/> 解任	年 月 日

- 注 1 「届出の理由」欄は、該当する□にシ印を記入してください。「その他記載事項に変更が生じたため」に該当する場合は、その内容を【 】内に具体的に記入してください。
- 2 「届出内容」欄は、以下の区分に応じて□にシ印を記入してください。
- (1)新設 今回新たに選任された者
 - (2)継続 引き続き推進者である者
 - (3)解任 今回推進者でなくなった者
- 3 枠内に書ききれない場合は、別紙に記入し、添付してください。
- 4 新たに選任された者については、知事の指定する講習の終了証書の写しを添付してください。

選任届出書様式のダウンロードはこちら
<https://www.pref.kyoto.jp/tikyuecomeister.html>

京都府 エコマイスター

検索

適切な自動車環境情報の説明を
お願いします

End