

横浜港CNP(カーボンニュートラルポート)  
サステナブルファイナンス・フレームワーク



2025年(令和7年)3月  
横浜市(横浜港港湾管理者)

## 目次

<b>1. はじめに</b> .....	<b>2</b>
1-1. フレームワーク策定の背景 .....	2
1-2. 横浜市の概要.....	4
1-2-1. 地理的特性.....	4
1-2-2. SDGsに関する取組.....	4
1-3. 横浜港の概要.....	4
1-4. 横浜港港湾脱炭素化推進計画の概要 .....	5
1-5. 横浜港におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた取組.....	9
<b>2. クライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針等に基づく開示事項</b> .....	<b>11</b>
2-1. クライメート・トランジション戦略とガバナンス.....	11
2-1-1. 横浜市のトランジション戦略.....	11
2-1-2. 横浜市臨海部のトランジション戦略.....	12
2-1-3. ガバナンスについて .....	15
2-1-4. 環境・社会への配慮について .....	15
2-2. ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ .....	16
2-2-1. 横浜市地球温暖化対策実行計画における重点取組 .....	16
2-2-2. 横浜港の脱炭素化の重要性.....	16
2-3. 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略 .....	18
2-4. 実施の透明性.....	18
<b>3. グリーンローン原則等に基づく開示事項</b> .....	<b>20</b>
3-1. 調達資金の使途 .....	20
3-2. プロジェクトの評価及び選定プロセス.....	20
3-3. 調達資金の管理 .....	20
3-4. レポーティング .....	20
3-4-1. 資金充当状況レポーティング .....	20
3-4-2. インパクト・レポーティング.....	20
3-5. 期中レビュー .....	21
<b>別紙： 適格プロジェクト例</b> .....	<b>22</b>

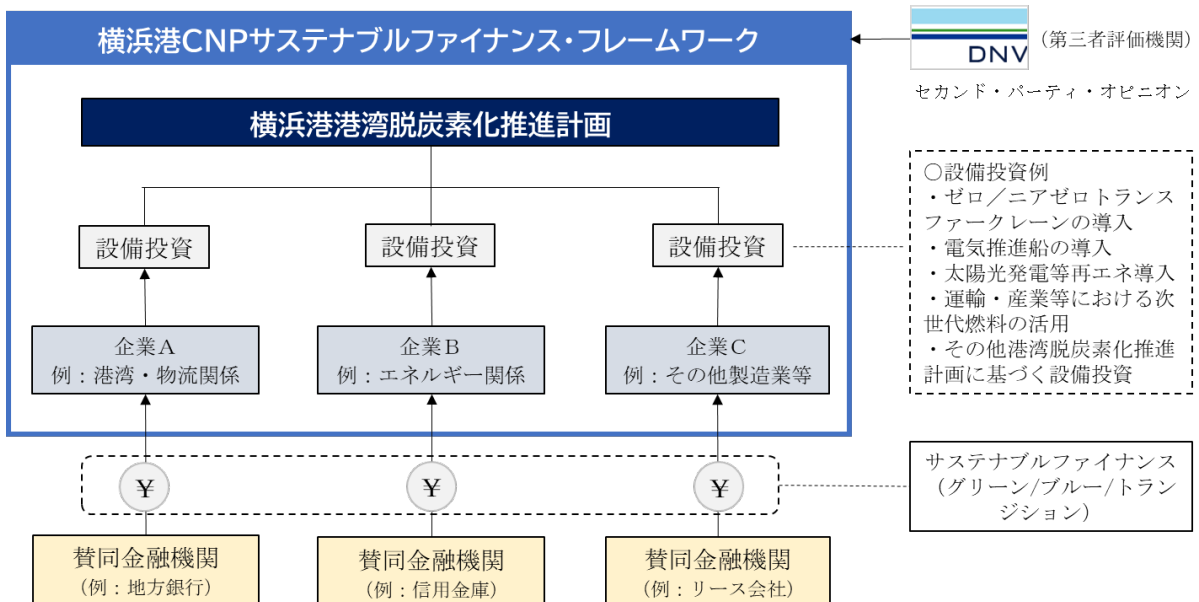
## 1. はじめに

### 1-1. フレームワーク策定の背景

横浜市は、横浜港の脱炭素化を推進すべく、2025年（令和7年）3月に横浜港港湾脱炭素化推進計画（以下、「本計画」）を策定しました。横浜港におけるカーボンニュートラルポート（CNP）形成にあたっては、本計画に基づき、横浜市臨海部における多様な企業・団体による脱炭素投資が必要です。横浜市としてもそのような取組を促進すべく、以下の通り、サステナブルファイナンス・フレームワーク（以下、「本フレームワーク」）を策定しました。

本フレームワークは、横浜市臨海部における多様な企業・団体が、本計画に基づき実施する脱炭素投資のための資金調達の枠組みを策定したものであり、本フレームワークに基づくサステナブルファイナンスの活用を通じ、横浜港における各企業・団体の脱炭素化に向けた取組の支援、並びにそれらを通じたCNP形成を目指します。

なお、本フレームワークは、以下の原則及びガイドライン等への適合性について、DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社よりセカンド・パーティ・オピニオンを取得しています。



#### <適用・参照される原則及びガイドライン等>

- クライメート・トランジション・ファイナンス・ハンドブック 2023（国際資本市場協会（ICMA））
- クライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針 2021（金融庁、経済産業省、環境省）
- グリーンローン原則 2023（ローン市場協会（LMA）、アジア太平洋地域ローン市場協会（APLMA）、ローンシンジケーション&トレーディング協会（LSTA））
- グリーンローンガイドライン 2024（環境省）
- ブルーファイナンスガイドライン 2022（国際金融公社（IFC））
- 持続可能なブルーエコノミーに資金供給する債券（実務者ガイド）2023（国際資本市場協会（ICMA）、国連環境計画金融イニシアチブ（UNEP FI）、国連グローバル・コンパクト（UN Global Compact）、アジア開発銀行（ADB））

**<本フレームワークに基づき実行されるサステナブルファイナンスの種類<sup>1</sup>>**

- グリーンローン（リース含む）
- ブルーローン（リース含む）
- トランジションローン（リース含む）

---

<sup>1</sup> リースについては、事業者が本フレームワークの適格プロジェクトとなる資産を対象にリースを活用する場合に、①事業者が当該資産のリース費用として支出する分について資金調達するケース、②リース会社が当該リース資金を取得するために金融機関から資金調達するケース、のいずれも本フレームワークの対象とします。

## 1-2. 横浜市の概要

### 1-2-1. 地理的特性

横浜市は神奈川県東端に位置し、東は東京湾、北は川崎市、西は町田市・大和市・藤沢市、南は鎌倉市・逗子市・横須賀市に接しています。横浜市の中心部から東京都心部までは、約 30 キロメートルです。我が国を代表する国際貿易港である横浜港を基盤として、首都圏の中核都市としての役割を担っています。総面積は、約 435 平方キロメートルで、これは東京 23 区の約 7 割にあたります。

### 1-2-2. SDGs に関する取組

2015 年（平成 27 年）、国連サミットにおいて加盟国の全会一致で採択された SDGs（Sustainable Development Goals、持続可能な開発目標）は、持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標です。これらは 2030 年を達成年限とし、17 のゴールと 169 のターゲットから構成されています。SDGs は、先進国も含め、全ての国が取り組むべき普遍的な目標となっていますが、これらの目標は各国政府による取組だけでは達成困難であり、企業や地方自治体、学術機関・団体や一人一人に至るまですべての主体の行動が求められているのが大きな特徴となっています。横浜市は、2018 年（平成 30 年）6 月に、国から「SDGs 未来都市」に選定され、あらゆる施策において SDGs を意識して取り組んでいます。

また、2019 年（平成 31 年）1 月に設立した「ヨコハマ SDGs デザインセンター」を中心に、環境・経済・社会的課題を統合的な解決を目指す様々なプロジェクトを推進しています。

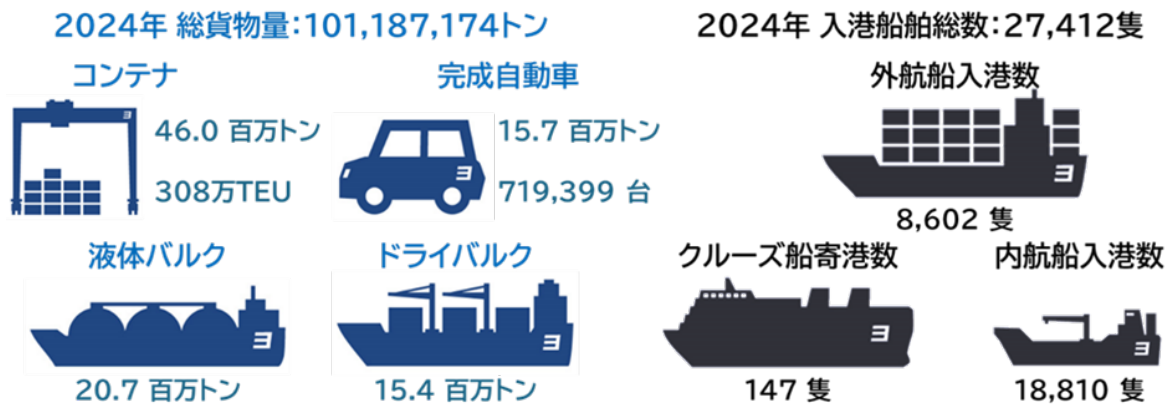
## 1-3. 横浜港の概要

横浜港は 1859 年に開港して以来、常に日本を代表する国際貿易港として日本経済を牽引してきました。巨大な消費地である東京と、さらにその先に広がる広大な背後圏を持つ我が国を代表する商業港として発展する一方、京浜工業地帯などの臨海部の工業地帯を拠点とする工業港としても重要な役割を果たしてきました。加えて航空機時代が到来するまではモノだけでなくヒトの玄関口として賑わい、総合港湾として成長してきました。なお、外航船舶寄港数は 1964 年以降現在に至るまで国内第 1 位であり、まさに世界に開かれた日本を代表する港湾です。

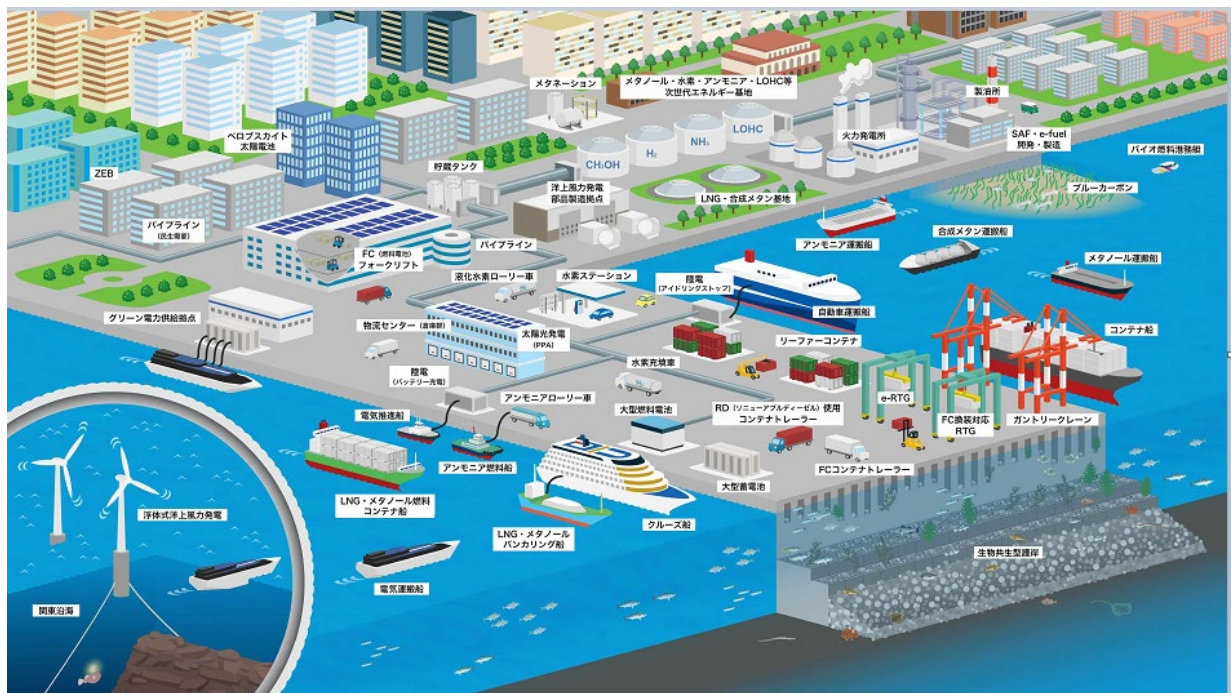
横浜港の港湾管理者である横浜市港湾局は「国際競争力のある港」、「観光と賑わいの港」、「安全・安心で環境にやさしい港」を 3 つの柱とし、横浜経済の活性化と市民生活を豊かにする総合港湾づくりを目指しており、「安全・安心で環境にやさしい港」の取組を発展・深化させたカーボンニュートラルポートの形成に取り組んでいます。



【図 1：横浜港の全景】



【図2：横浜港の入港船舶数及び取扱貨物等の概況】



【図3：横浜港が目指すカーボンニュートラルポート構想】

#### 1-4. 横浜港港湾脱炭素化推進計画の概要

本計画は、港湾法第50条の2第1項の規定に基づく、官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の促進を図るための計画です。

横浜港のカーボンニュートラルポートの形成に向けて、横浜市は2025年（令和7年）3月に本計画を策定・公表し、横浜港港湾計画国土交通省が定める「港湾の開発、利用および保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」や「京浜港の総合的な計画（横浜港長期構想）」など関連する方針とも整合を図って推進していきます<sup>2</sup>。

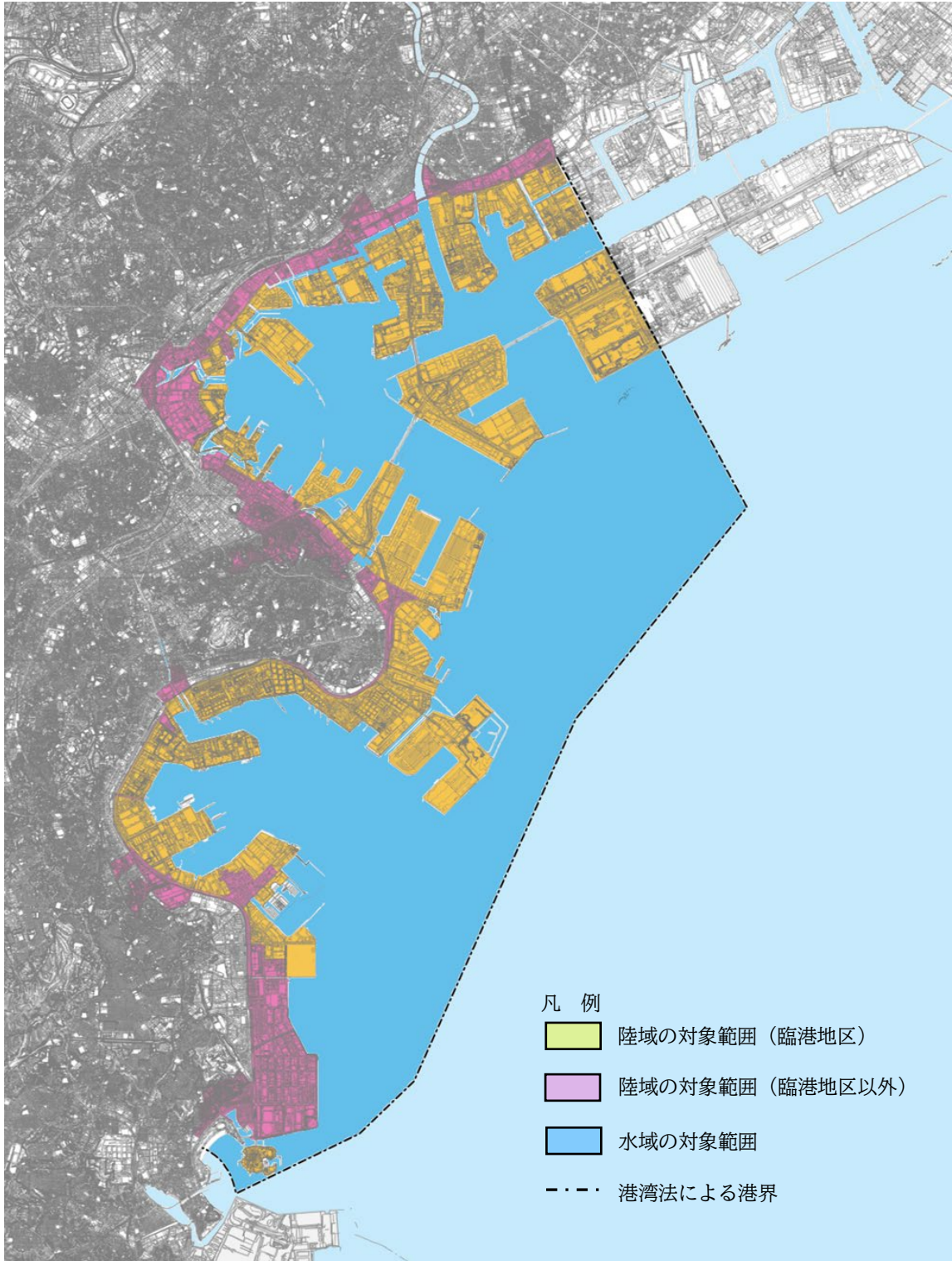
なお、本計画の取組の対象範囲は、ターミナル等における脱炭素化の取組に加え、ターミナル等を經由して行われる物流活動（海上輸送、トラック輸送、倉庫等）や港湾を利用して生産・発電等を行う臨海部に立地する事業者（発電、鉄鋼、化学工業等）の活動に係る取組や、ブルーカーボン生態系等を活用した吸収源対策の取組等とし、地理的

<sup>2</sup> 本計画の詳細は、横浜市ホームページに公表している「横浜港港湾脱炭素化推進計画」をご参照ください。  
 (URL : <https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/yokohamashi/yokohamako/kkihon/torikumi/cnp/top.html>)

対象範囲は以下の通りです。

【表 1：計画の対象範囲（町丁）】

区	町名
鶴見区	安善町、扇島、小野町、末広町、大黒町、大黒ふ頭、寛政町、 生麦一丁目、生麦二丁目、弁天町
神奈川区	出田町、恵比須町、神奈川一丁目、栄町、鈴繫町、宝町、千若町、 橋本町、星野町、瑞穂町、山内町、大野町、新浦島町、守屋町、金港町
西区	高島一丁目、高島二丁目、みなとみらい一丁目、みなとみらい二丁目、 みなとみらい三丁目、みなとみらい四丁目、みなとみらい五丁目、 みなとみらい六丁目
中区	海岸通、かもめ町、新港一丁目、新港二丁目、新山下一丁目、 新山下二丁目、新山下三丁目、豊浦町、錦町、本牧ふ頭、南本牧、 山下町、千鳥町、本牧十二天、北仲通、日本大通、本町、南仲通、 元浜町、元町、山手町
磯子区	磯子一丁目、鳳町、新磯子町、新杉田町、新中原町、杉田一丁目、 杉田五丁目、原町、新森町
金沢区	幸浦一丁目、幸浦二丁目、昭和町、白帆、鳥浜町、八景島 柴町、福浦一丁目、福浦二丁目、福浦三丁目

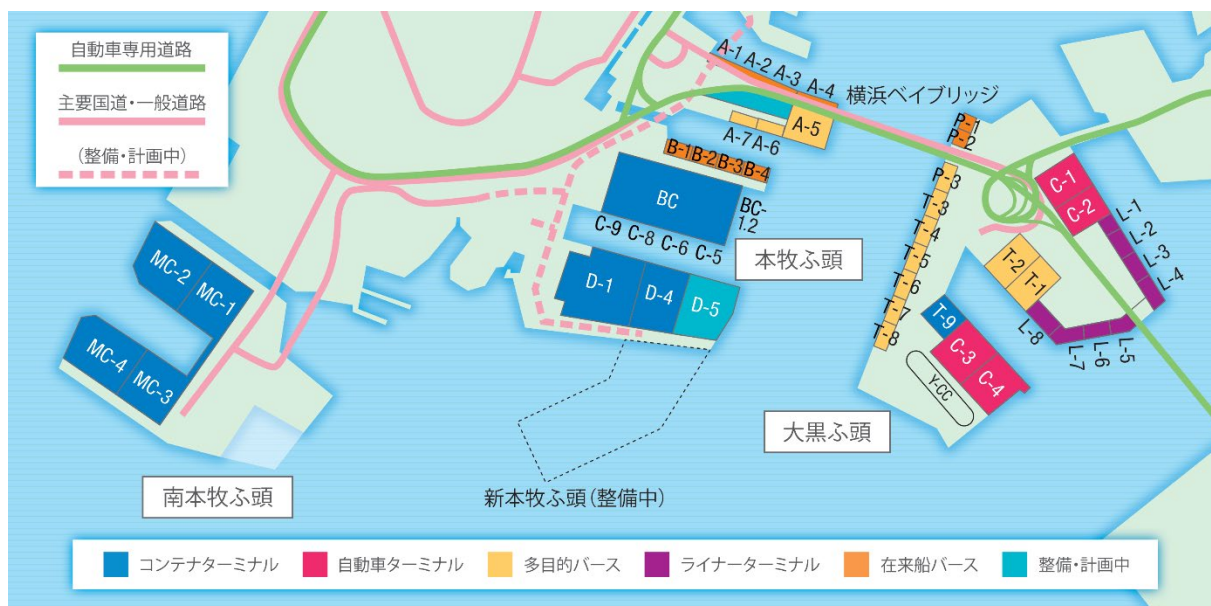


【図4：本計画の対象範囲】



【表 2：計画の対象範囲に位置する主な公共ターミナル】

分類	対象地区	主な対象施設等		所有者・管理者
コンテナターミナル	本牧ふ頭	港湾荷役機械	トランスファークレーン ストラドルキャリア トップリフター リーチスタッカー フォークリフト コンテナ用トラクター	ターミナル借受者等
	南本牧ふ頭		ガントリークレーン	横浜市 横浜港埠頭株式会社 横浜川崎国際港湾株式会社 横浜港メガターミナル株式会社
	大黒ふ頭			横浜市 横浜港埠頭株式会社 横浜川崎国際港湾株式会社
管理棟、照明施設、 リーファー電源				
その他ターミナル 〔在来貨物 自動車等〕	本牧ふ頭 大黒ふ頭	管理棟、照明施設、検査棟、上屋、 その他施設等	横浜市 横浜港埠頭株式会社	
ターミナル出入 船舶・車両	本牧ふ頭 南本牧ふ頭	停泊中の船舶	不特定（船社）	
	大黒ふ頭	コンテナ用トラクター、トラック	不特定（貨物運送事業者）	



【図 5：横浜港の主な公共ターミナル】

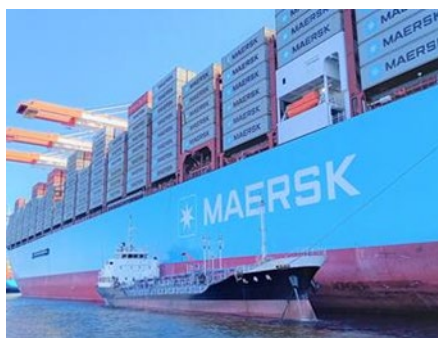
## 1-5. 横浜港におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた取組

### ● 横浜港湾脱炭素化推進臨海部事業所協議会

横浜市は、横浜市臨海部の脱炭素化を効果的に進めるため、臨海部の事業者と学識経験者及び行政機関が情報共有し連携しながら、脱炭素化に向けた取組を促進することを目的として、横浜港脱炭素化推進臨海部事業所協議会を開催しています。

### ● メタノールバンカリング

2024年（令和6年）4月に横浜港本牧ふ頭にて新造グリーンメタノールコンテナ船の命名式が開催されました。続いて9月に横浜市は、マースクA S、三菱ガス化学株式会社、出光興産株式会社等と共に、横浜港南本牧ふ頭において、メタノールバンカリングシミュレーションを実施しました。



【図6：グリーンメタノールコンテナ船命名式/メタノールバンカリングシミュレーション】

### ● アンモニアバンカリング

2022年（令和4年）5月、横浜港におけるアンモニア燃料タグボートの受入れに関する覚書を、日本郵船株式会社等と締結し、2024年（令和6年）7月、本牧ふ頭A-4岸壁にて、アンモニア燃料タグボートに対して、世界初のTruck to Ship方式による燃料アンモニアの供給が行われました。



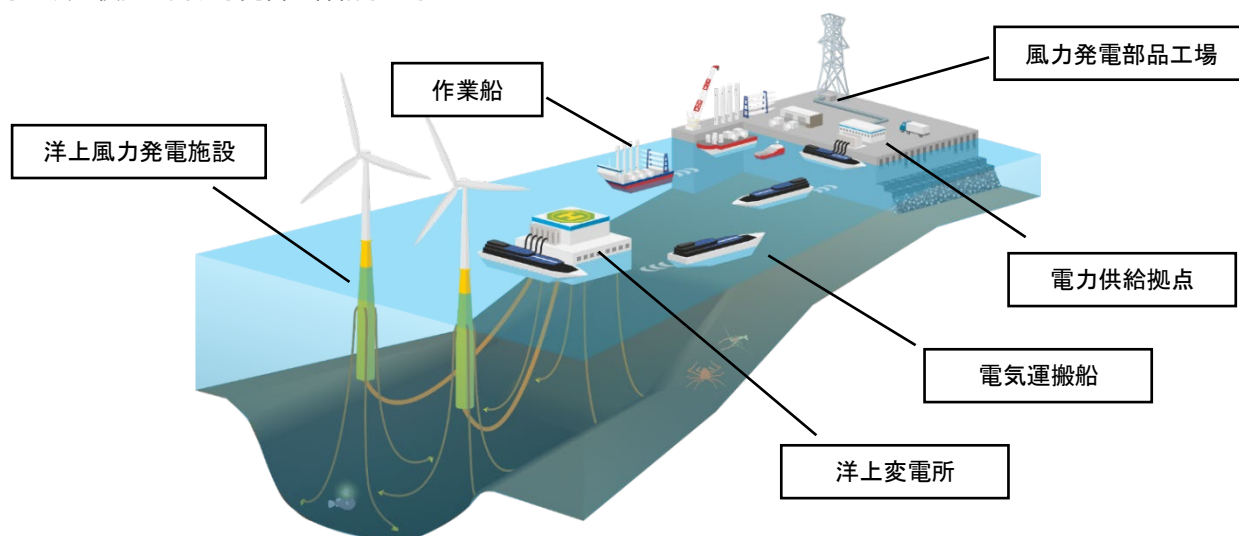
【図7：アンモニア燃料タグボート/Truck to Shipによるバンカリングの様子】

### ● LNGバンカリング

横浜市は、国際コンテナ戦略港湾施策のもと、国土交通省と連携して2016年（平成28年）から次世代船舶燃料であるLNG（液化天然ガス）の普及促進に取り組んでいます。横浜川崎国際港湾株式会社等が設立したJVを通じて、年々増加するLNG燃料船に対する燃料供給機能を整備し、横浜港に燃料供給拠点を形成します。

- **洋上風力発電によるグリーン電力を横浜市臨海部を起点として供給する方法の検討**

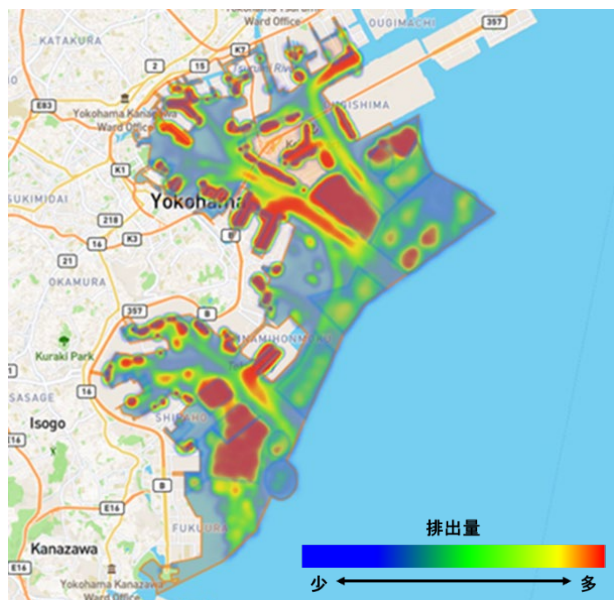
2025年（令和7年）1月、横浜市は東京電力パワーグリッド株式会社、株式会社海上パワーグリッド、戸田建設株式会社及び株式会社三菱UFJ銀行と、洋上風力発電によるグリーン電力を横浜市臨海部を起点として供給する方法の検討に関する覚書を締結しました。



【図8：電気運搬船を活用した浮体式洋上風力発電のウィンドファーム（イメージ）】

- **Maritime Emissions Portal の活用**

2023年（令和5年）10月、横浜市はカーボンニュートラルポートの形成に向けて、ESGに特化した海事プラットフォームを提供するRightShip Pty.Ltd.が開発した「Maritime Emissions Portal」の活用を我が国港湾で初めて開始しました。Maritime Emissions Portalの活用を通じて、船舶からの排出ガスのより正確な把握に努め、DX推進によるカーボンニュートラルポートの形成に取り組んでいます。



【図9：MEPによる横浜港港湾区域内の温室効果ガス排出量の状況】

- **Blue Visby Consortium への参画**

2024年（令和6年）8月、デジタル技術の活用により船舶の航海を最適化し、温室効果ガス排出の削減を目指す、Blue Visby Consortium（ブルー・ヴィスビー・コンソーシアム）へ日本港湾として初めて参画しました。

## 2. クライメート・トランジション・ファイナンスに関する基本指針等に基づく開示事項

### 2-1. クライメート・トランジション戦略とガバナンス

#### 2-1-1. 横浜市のトランジション戦略

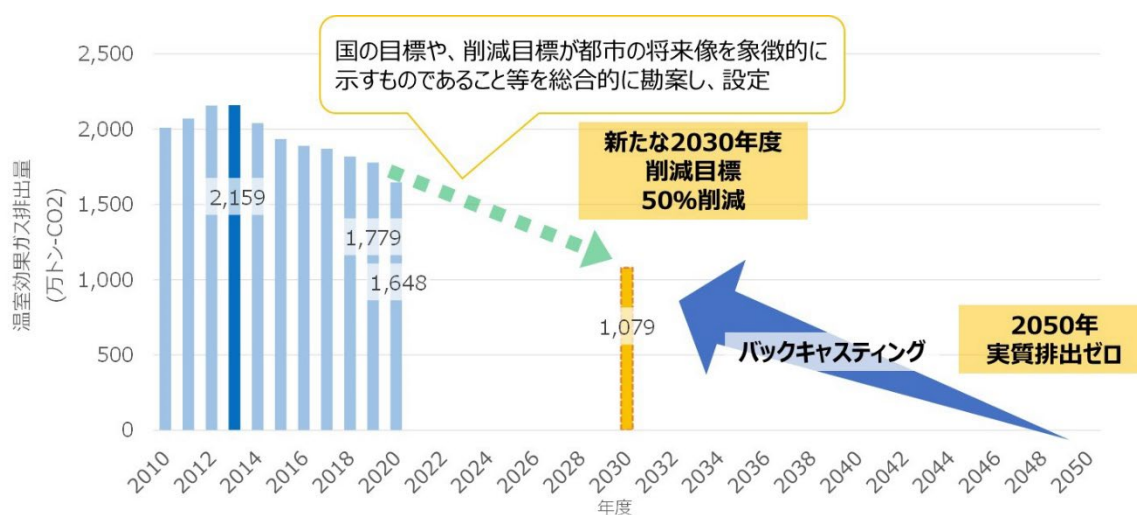
##### ● 脱炭素社会実現に向けた横浜市のビジョン

横浜市では、地球温暖化対策推進法に基づき、横浜市が温室効果ガスの排出の削減などを行うための施策に関する事項を定めた横浜市地球温暖化対策実行計画（以下、「実行計画」）を2011年（平成23年）に策定しており、その後、2018年（平成30年）の実行計画の改定において、2050年までの脱炭素化の実現を掲げました。

直近2023年（令和5年）1月の実行計画改定では、「2050年の横浜の将来像」を見直し、「Zero Carbon Yokohama～2050年までに温室効果ガス排出実質ゼロを達成し、持続可能な大都市を実現する～」とともに、「脱炭素が暮らしや地域に浸透しているまち」、「脱炭素を原動力として市内経済が循環し、持続可能な発展を続けるまち」及び「脱炭素と、気候変動の影響に対応しているまち」の3つを目指すまちの姿を、2050年の横浜の将来像としています。

横浜市では、この「Zero Carbon Yokohama」の達成を目指し、2030年度の温室効果ガス排出削減目標として、国の目標を上回る2030年度削減目標50%削減を掲げています。

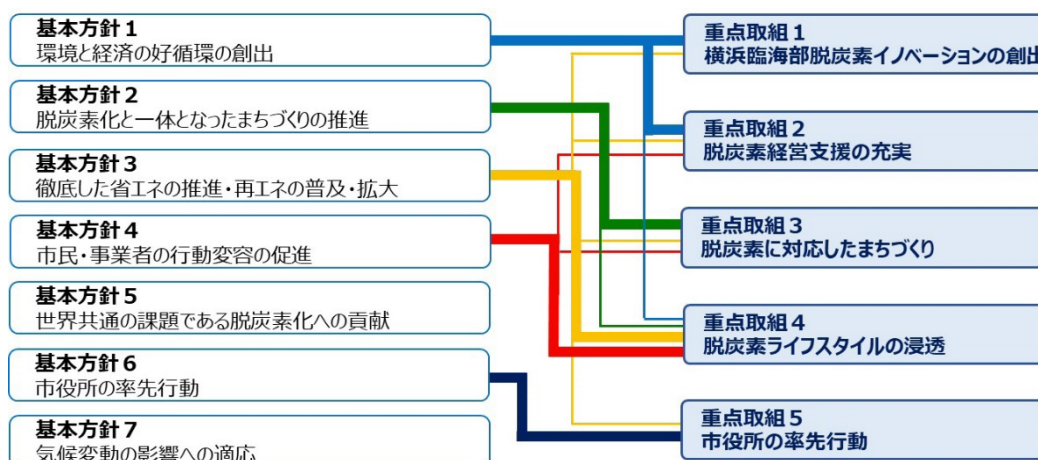
目標年度（目標年）	基準年度 【温室効果ガス排出量】	温室効果ガス排出削減目標 【温室効果ガス排出目標量】
2030年度	2013年度 【2,159万t-CO <sub>2</sub> 】	▲50% 【1,079万t-CO <sub>2</sub> 】
2050年	—	温室効果ガス排出実質ゼロ



【図 10：横浜市における温室効果ガス排出削減目標】

● 「Zero Carbon Yokohama」実現に向けた基本方針と重点取組

2050年までの脱炭素化の実現に向けて、横浜市では、2030年度をターゲットとした7つの「基本方針」を定めるとともに、基本方針に紐づく対策の中から全体をけん引するリーディングプロジェクトとして「重点取組」を設定しています。



【図 11：基本方針と重点取組の関係】

2-1-2. 横浜市臨海部のトランジション戦略

● 横浜市臨海部における脱炭素化ビジョン

横浜市では、2014年（平成26年）11月に改訂した横浜港港湾計画の目指すべき将来像として、「国際競争力のある港」、「市民が集い、憩う港」、「安全・安心で環境にやさしい港」を3つの柱とし、横浜経済の活性化と市民生活を豊かにする総合港湾づくりを目指すことを掲げています。目指すべき将来像の実現に向けた方針の一つとして、地球温暖化対策など環境保全の取組を推進することとしており、本計画に基づきカーボンニュートラルポートの形成に取り組んでいます。

● 横浜市臨海部におけるカーボンニュートラル実現に向けた目標

本計画の計画期間は2050年までとし、目標年度は、短中期を2030年度、中期を2040年度、長期を2050年度として以下の通り目標を設定しています。

【表 3：横浜港港湾脱炭素化推進計画の目標】

KPI (重要達成度指標)	具体的な数値目標 (2013年度比の削減目標)		
	短中期 (2030年度)	中期 (2040年度)	長期 (2050年度)
1 横浜市臨海部からの 二酸化炭素排出量	480万トン/年 (47%削減)	240万トン/年 (74%削減)	実質0トン/年
2 ブルーインフラの 保全・再生・創出 (二酸化炭素吸収量)	約150トン/年	約200トン/年	約250トン/年

なお、政府の温室効果ガス削減目標や脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえ、適時適切に見直しを行うものとなります。さらに、計画期間や見直し時期については、港湾計画や地球温暖化対策推進法に基づく横浜市地球温暖化対策

実行計画等の関連する計画の見直し状況等にも留意した上で対応します。

<参考>【表4：横浜市臨海部から排出される2030年度のCO2削減目標（単位：万t-CO2）】

部門	2013年度 排出量 (基準年)	2019年度 排出量 (実績)	2030年度	
			排出量 (削減目標)	削減率 (2013年度比)
陸域からの排出量	891	723	467	▲48%
エネルギー転換部門	450	385	252	▲44%
産業部門	186	139	87	▲53%
業務部門	122	83	41	▲66%
運輸部門	83	71	56	▲32%
廃棄物部門	40	36	26	▲36%
家庭部門	10	9	5	▲55%
停泊中外航船舶からの排出量	19	19	13	▲32%
合計	909	742	480	▲47%

また、本計画上のKPIには掲げないものの、コンテナターミナルにおける二酸化炭素排出削減目標については以下の通り設定しています。

<参考>【表5：コンテナターミナルにおけるCO2削減目標（単位：t-CO2）】

	推計値		具体的な数値目標 (2013年度比の削減目標)		
	2013年度	2019年度	短中期 (2030年度)	中期 (2040年度)	長期 (2050年度)
横浜港内コンテナターミナル合計	37,930	37,980	20,102 (47%削減)	9,862 (74%削減)	0 (100%削減)

● **カーボンニュートラルポート形成に向けた取組方針**

横浜市は、カーボンニュートラルポート形成に向けた取組方針として以下3つを位置付け、本計画内において具体的な取組や将来の構想を掲げています。なお、今後も脱炭素化に関する技術の進展及び社会状況の変化等を踏まえて、適宜本計画に記載する具体的な取組内容は更新していく予定です。

① 臨海部の脱炭素化に向けた取組方針

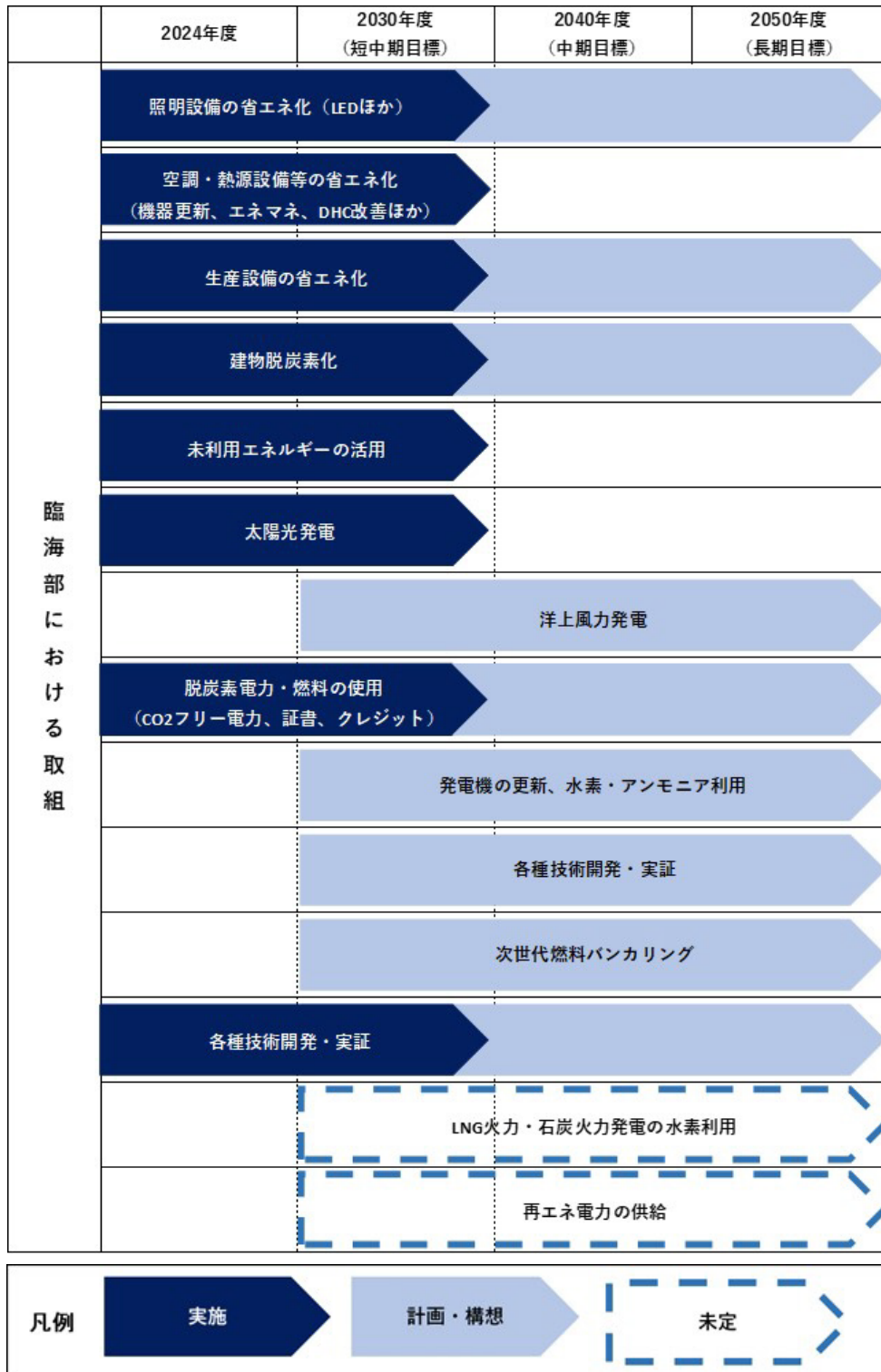
横浜市臨海部に立地する企業を中心となる取組であり、水素及び水素誘導体（メタノール、アンモニア、合成メタン等）によるエネルギー転換、再生可能エネルギーの導入、省エネ設備の導入及び新たな技術開発等を推進する。

② 埠頭における脱炭素化に向けた取組方針

国際コンテナ戦略港湾として、コンテナターミナル等の公共ターミナルにおける脱炭素化を進め、選ばれる港となるための取組である。具体的には、荷役機械の低・脱炭素化、管理棟・上屋・照明設備のLED化及び再生可能エネルギー由来の電力の活用を図る。また、船舶については、次世代燃料船舶へのバンカリングの実現、陸上電力供給設備の整備を進め、車両については、電動化やモーダルシフトを推進する。

③ 豊かな海づくりに向けた取組方針

藻場・浅場の形成等、ブルーカーボン生態系の活用を推進する。



【図 12：本計画の目標達成に向けたロードマップ（臨海部における取組）】



【図 13：本計画の目標達成に向けたロードマップ（埠頭における取組）】

### 2-1-3. ガバナンスについて

本計画の達成状況の評価は、定期的に行う横浜港脱炭素化推進臨海部事業所協議会（以下、「協議会」）において行います。評価に当たっては、本計画に掲載する港湾脱炭素化促進事業の進捗状況に加え、協議会参加企業の燃料・電力使用量の実績を集計し二酸化炭素排出量の削減量を把握するなど、発現した脱炭素化の効果を定量的に把握します。評価の際は、あらかじめ設定した KPI に関し、目標年次においては具体的な数値目標と実績値を比較し、目標年次以外においては、実績値が目標年次に向けて到達可能なものであるか否かを評価します。

### 2-1-4. 環境・社会への配慮について

横浜市では、環境への配慮を促進するために様々な指針を設けています。「横浜市環境影響評価条例」では事業者が環境影響を考慮するための「環境配慮指針」を、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」では環境負荷低減のための「環境への負荷の低減に関する指針（事業所の配慮すべき事項）」を定めており、本計画の実行にあたってこれらの指針の適正な運用を行います。

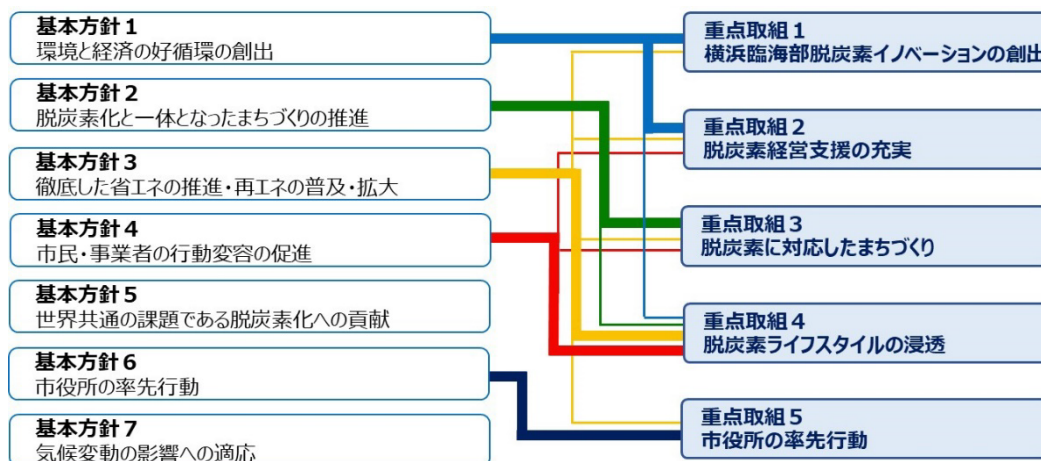


## 2-2. ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ

### 2-2-1. 横浜市地球温暖化対策実行計画における重点取組

横浜市は、温室効果ガスの排出量が甚大である大都市としての責任を果たすため、地球温暖化対策推進法に基づき策定している実行計画において、2050年までの脱炭素化「Zero Carbon Yokohama」の実現を掲げています。この実行計画は、横浜市の中長期計画やその他関連計画と連動する中核の計画であり、脱炭素社会の実現は横浜市としての重要課題の一つと考えています。

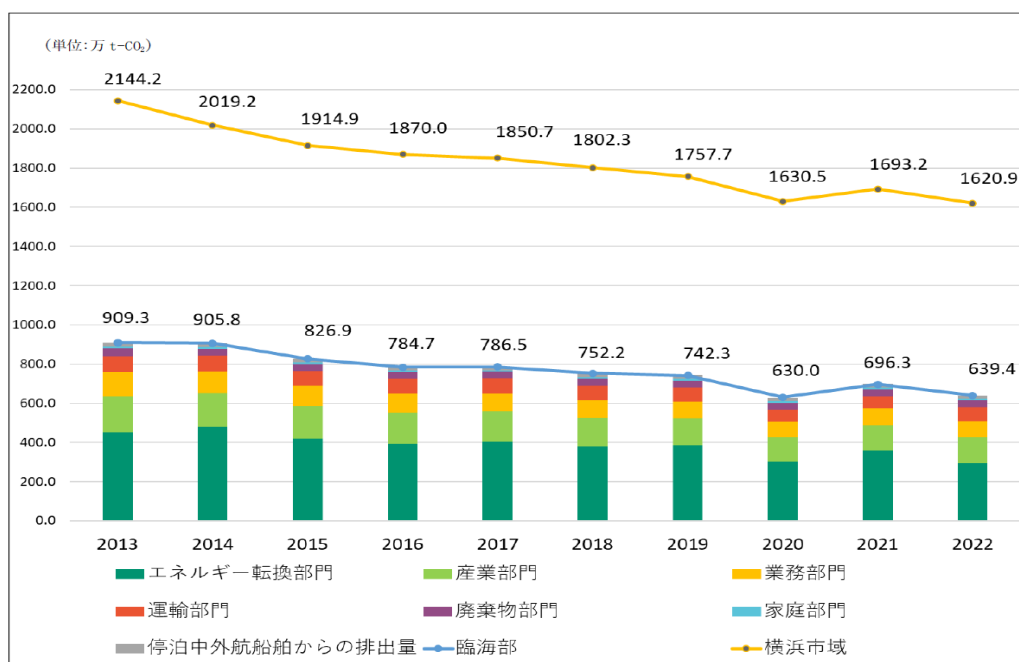
そのような中、上記 2-1-1.内『「Zero Carbon Yokohama」実現に向けた基本方針と重点取組において』に記載の通り、横浜市では、2050年までの脱炭素化の実現も見据え、「基本方針」及び「重点取組」を設定しています（以下再掲）。



【図 14：基本方針と重点取組の関係】

### 2-2-2. 横浜港の脱炭素化の重要性

横浜市は、臨海部を中心にエネルギー関連産業、製造業、物流等の日本経済を支える産業が集積し、横浜市臨海部から排出される温室効果ガスは横浜地域全体の約 4 割を占めています。



【図 15：横浜地域と横浜市臨海部の CO2 排出量の推移（表 4 中、停泊中外航船舶からの排出量含む）】

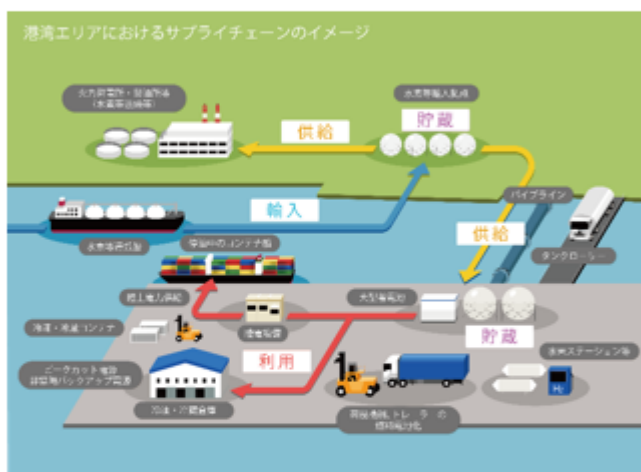
そのような中、横浜市は基本方針 1 への対策の一つとして「国や産業界と連携した横浜臨海部における脱炭素イノベーションの創出・カーボンニュートラルポートの形成」を置き、重点取組 1 として「横浜臨海部脱炭素イノベーションの創出」を掲げています。以下に示す取組の方向性及び具体的な対策例からも分かるように、カーボンニュートラルポート形成の推進は横浜市の脱炭素化推進にあたり重要な取組です。

### 【取組の方向性】

臨海部を中心とする本市のポテンシャルを生かし、水素・アンモニア・合成メタン・液体合成燃料等について、立地企業などの様々な主体と連携し、新たな脱炭素イノベーション創出に向けた取組を推進するとともに、集積する臨海部産業との連携などによる、カーボンニュートラルポートの形成を推進します。

### 【具体的な対策例】

- ・ カーボンニュートラルポート形成の推進
- ・ 民間事業者や川崎市等と連携した水素・アンモニア・合成メタン・液体合成燃料等のサプライチェーン構築の推進
- ・ 水素などの次世代エネルギー活用の促進
- ・ 脱炭素分野における企業誘致・投資促進



カーボンニュートラルポート形成イメージ



水素サプライチェーンの構築イメージ



未広脱炭素化モデル地区での取組

### 【指標（再掲）】

項目	基準値	目標値
臨海部における CO <sub>2</sub> 排出量	742.3 万 t-CO <sub>2</sub> (令和元年度)	480 万 t-CO <sub>2</sub> (令和 12 年度)

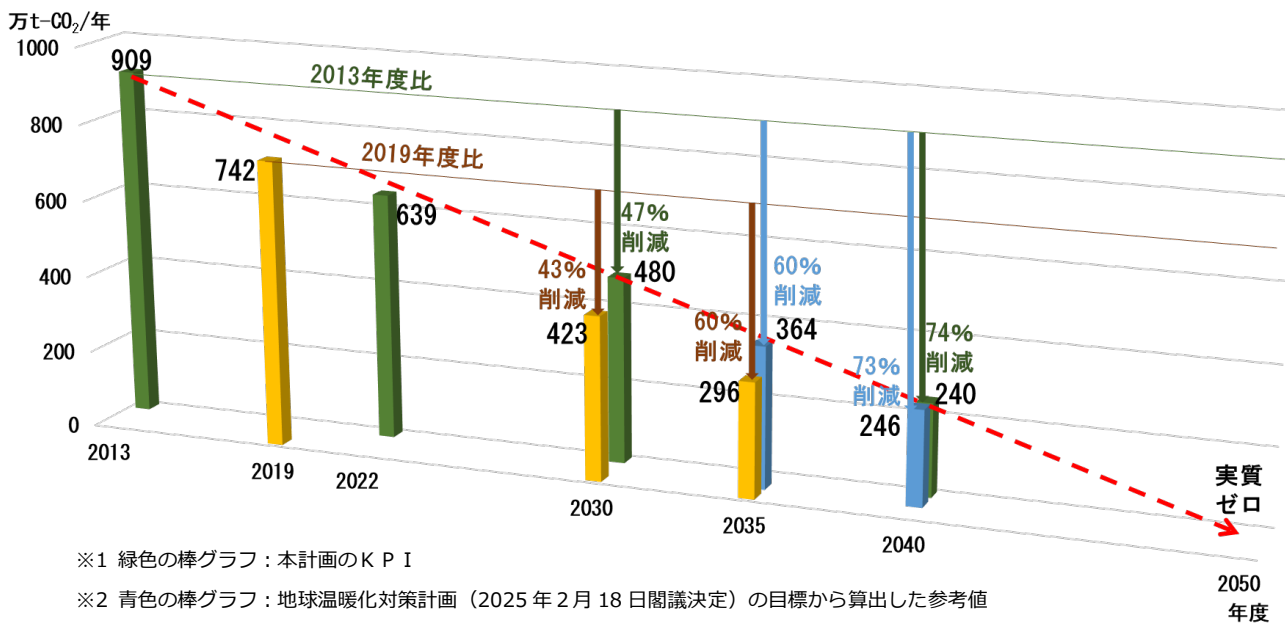
### 【行程表】



【図 16：重点取組 1「横浜臨海部脱炭素イノベーションの創出」について】

### 2-3. 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略

実行計画において掲げる横浜市の温室効果ガス排出削減目標は、国の目標等を参考に 2050 年実質ゼロの達成を目指すための目標として立てられたものであり、ネットゼロ・エミッションを達成するために必要かつ実現可能な温室効果ガス排出削減量を踏まえて目標値を算出・設定しています（図 10 を参照）。横浜港における 2030 年度の二酸化炭素排出削減目標は、この実行計画における部門別削減率に基づいて設定しています。



【図 17：横浜港における温室効果ガス削減目標】

なお、横浜港における 2040 年度の目標については、第 7 次エネルギー基本計画等を踏まえ、2030 年度の目標値から 2050 年度の目標値への近似直線を求め、目標値を設定し、CO2 排出量を 240 万トンに削減すること（2013 年度比 74%削減）を目標としています。

横浜市は日本政府及びパリ協定の 1.5℃ 目標と整合的な移行計画の実施を基本方針としており、本計画は国土交通省の定める『「港湾脱炭素化推進計画」作成マニュアル』を参照して作成しています。また、2023 年（令和 5 年）2 月に経済産業省が公表した「GX 実現に向けた基本方針」の参考資料<sup>3</sup>や、内閣官房/金融庁/財務省/経済産業省/環境省が 2023 年（令和 5 年）11 月に公表した「クライメート・トランジション・ボンド・フレームワーク」においても、カーボンニュートラルポートの形成推進が戦略として位置付けられており、横浜市のカーボンニュートラルポート形成に向けての具体的な方針・取組については経済産業省等が策定した各技術ロードマップにも整合しています。

### 2-4. 実施の透明性

横浜市は、横浜港における温室効果ガス削減目標を達成すべく、上記 2-1-2.内「カーボンニュートラルポート形成に向けた取組方針」に掲載したロードマップに沿って横浜市及び事業者による脱炭素化投資を促進していきます。

横浜市及び各事業者の具体的な投資内容については、本計画において、港湾脱炭素化促進事業として事業毎に実施

<sup>3</sup> [https://www.meti.go.jp/press/2022/02/20230210002/20230210002\\_3.pdf](https://www.meti.go.jp/press/2022/02/20230210002/20230210002_3.pdf)

主体である企業等の名称や実施期間等を掲載しています。港湾脱炭素化促進事業は都度追加していくことを予定しています。

なお、横浜市においては、毎年度予算編成<sup>4</sup>を行っており、横浜港のカーボンニュートラルポート形成に向けて、次世代船舶燃料の普及促進、グリーン電力供給拠点の形成に向けた検討、陸上電力供給設備の導入や照明・空調設備の省エネ化などに取り組んでいきます。また、港湾整備の一環として藻場・浅場の整備を進めています。

---

<sup>4</sup> 2025年度（令和7年度）の横浜市港湾局予算案では、臨海部の脱炭素化に向けた取組等で4,182万円、埠頭における脱炭素化の推進で4億5,704万円、豊かな海づくりで16億8,300万円を計上しています。

### 3. グリーンローン原則等に基づく開示事項

#### 3-1. 調達資金の用途

サステナブルファイナンスによる調達資金は、次のいずれかに合致するプロジェクト（適格プロジェクト）に係る新規支出（リース含む）及び/又は既存支出（リース含む）へのリファイナンスに充当します。リファイナンスの場合は、サステナブルファイナンスの実行から遡って3年以内に実施したプロジェクトへの支出に限ります。

<適格プロジェクト>

- 別紙の適格プロジェクト例に記載されているプロジェクト
- 別紙の適格プロジェクト例に記載されていないプロジェクトであっても、本計画に資するプロジェクトとして、横浜市の個別判断により認めたプロジェクト

なお、実行するファイナンスの種類に応じて、以下のプロジェクトカテゴリへの資金充当を行います。

- グリーンローン（リース含む）：グリーンプロジェクト
- ブルーローン（リース含む）：ブループロジェクト
- トランジションローン（リース含む）：グリーンプロジェクト及び/又はブループロジェクト及び/又はトランジションプロジェクト

#### 3-2. プロジェクトの評価及び選定プロセス

本フレームワークで対象とする適格プロジェクトは、本計画を所管する横浜市が、横浜港脱炭素化推進臨海部事業所協議会等の意見を踏まえ、選定します。

なお、各借入人がサステナブルファイナンスにより調達した資金を充当する個別具体のプロジェクトについては、別に定める「横浜港 CNP サステナブルファイナンス・フレームワーク運営要領」（以下、「運営要領」）に基づき、所定の様式を用いて各借入人及び各貸付金融機関が本フレームワークへの適合性について確認を行い、横浜市が判断を行うこととします。

また、必要な場合は、独立した第三者評価機関である DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社より、別途個別に本フレームワークへの適合性評価を取得することとします。

#### 3-3. 調達資金の管理

各借入人がサステナブルファイナンスにより調達した資金は、運営要領に基づき、所定の様式を用いて、各借入人がそれぞれ自社分の調達資金について適切に管理することを金融機関が確認します。横浜市は当該様式の各貸付金融機関からの共有ならびに貸付契約締結時の金融機関からの報告をもって確認することとします。

#### 3-4. レポーティング

##### 3-4-1. 資金充当状況レポーティング

各借入人は、サステナブルファイナンスによる調達資金が適格プロジェクトに全額充当されるまでの間、運営要領に基づき、所定の様式を用いて調達資金の充当状況を年次で各貸付金融機関宛てに報告します。なお、初回のレポーティング期限を迎える前に全額充当が完了した場合でも、初回のレポーティングは実施することとします。

横浜市は、各貸付金融機関から当該レポーティング内容の共有を受けることとします。

##### 3-4-2. インパクト・レポーティング

各借入人は、サステナブルファイナンスによる調達資金が適格プロジェクトに全額充当されるまでの間、運営要領

に基づき、所定の様式を用いて適格プロジェクトの環境改善効果について、実務上可能な範囲で、年次で貸付金融機関宛てに報告します。なお、初回のレポート期限を迎える前に全額充当が完了した場合でも、初回のレポートは実施することとします。

横浜市は、各貸付金融機関から当該レポート内容の共有を受け、守秘義務の範囲内かつ合理的に対応可能な範囲で、以下の項目を横浜市のウェブサイト上にて年次で報告します。

<レポート項目>

- 適格クライテリア毎の CO2 排出削減量

### 3-5. 期中レビュー

横浜市は、本フレームワーク及び/又は本フレームワークに基づく個別のファイナンスが各種原則・ガイドライン等に適合しているかを評価するためのレビューを、独立した第三者評価機関である DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社より、取得する予定です。

なお、初回のレビューについては、本フレームワーク公表から 24 か月以内に取得予定であり、また、本フレームワークの改訂等の重要な変更が生じた場合に、必要に応じて都度、レビューを取得する予定です。

#### (改訂履歴)

年月	内容
2025 年 (令和 7 年) 3 月	初版発行

## 適格プロジェクト例

大分類 (カテゴリー)	小分類 (適格クライテリア)	主に想定されるプロジェクト例	具体的な適格基準例
エネルギー効率	高効率な照明設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ LED 照明の導入</li> <li>・ その他省エネ型照明の導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ LED の場合は特になし</li> <li>・ その他省エネ型照明の場合は、エネルギー使用量または CO2 排出量が従来対比 30%以上削減されるもの</li> </ul>
	高効率な空調・熱源等関連設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 省エネ型空調機器の導入</li> <li>・ 省エネ型冷凍冷蔵設備の導入</li> <li>・ 省エネ型給湯設備の導入</li> <li>・ 省エネ型変電・変圧設備の導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ エネルギー使用量または CO2 排出量が従来対比 30%以上削減されるもの</li> <li>・ 環境省指定先進的高効率設備であること (化石燃料を使用する設備の場合は、上記の削減基準を満たすこと)</li> </ul>
	エネルギーの有効活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 蓄電池の導入</li> <li>・ エネルギーマネジメントシステムの導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 蓄電池の導入は再生可能エネルギーの導入や拡大に資する計画が明確なこと</li> <li>・ エネルギーマネジメントシステムの導入は、エネルギー使用量または CO2 排出量が従来対比 30%以上削減されるもの(化石燃料を使用する設備の場合は、上記の削減基準を満たすこと)</li> </ul> <p>(注)エネルギーマネジメントシステムの導入について、上記基準に満たない場合は別途個別相談。</p>
	省エネルギー性能の高い建築物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ BELS、ZEB、ZEH 等の環境認証を取得した</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ BELS (平成 28 年度基準) : 4 つ星以上</li> </ul>

		<p>建築物の新設または改修</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・その他省エネルギー性能の高い建築物の新築または改修</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・BELS (令和6年度基準) : レベル4以上 (非住宅)</li> <li>・BELS (ZEB) : ZEB Oriented 以上</li> <li>・BELS (ZEH) : ZEH-M Oriented 以上</li> <li>・環境認証を取得していない場合は、建築物 (建屋・工場等) 全体でのエネルギー使用量が30%以上削減されるもの</li> </ul> <p>(注) ファイナンス期間に応じた適切なランクを選定すること。</p>
グリーンビルディング	グリーンビルディング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CASBEE、LEED等の環境認証制度を取得した建築物の新築または改修</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・DBJ Green Building 認証 : 4つ星以上</li> <li>・CASBEE 認証 (新築、不動産) : A ランク以上</li> <li>・自治体版 CASBEE : A ランク以上 (工事完了日より3年間を有効期限とする)</li> <li>・LEED 認証 : Gold 以上 (LEED BD+C の場合は v4 以降)</li> </ul> <p>(注) 上記基準に満たない場合は別途個別相談。</p>
再生可能エネルギー	再生可能エネルギーの推進・普及	<ul style="list-style-type: none"> <li>・太陽光発電、風力 (洋上含む) 発電、廃棄物発電設備の導入</li> <li>・上記発電設備の製造</li> <li>・再生可能エネルギーにより発電された電気運搬船の導入</li> </ul>	-
	脱炭素電力・燃料の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2フリー電力の購入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・非化石証書の購入は対象外</li> </ul>



循環経済に対応した製品、 製造技術・プロセス、環境配 慮製品に関する事業	次世代燃料の導入促進 (※)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水素混焼・専焼設備の導入</li> <li>・アンモニア混焼・専焼設備の導入</li> <li>・水素・アンモニア・合成メタン等の供給設備の整備</li> <li>・発電設備等の水素・アンモニア等への燃料転換</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水素・アンモニアを利用する場合：将来的な混焼率増加の計画があること、かつ、燃料のグリーン化の計画があること</li> <li>・供給設備の整備：制約なし</li> </ul>
	CO2・廃熱の回収・利活用 (※)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CCUS 関連設備の研究開発・実証</li> <li>・DAC (Direct Air Capture) 設備の研究開発・実証</li> <li>・廃熱回収設備の研究開発・実証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案件ごとに個別判断</li> </ul>
クリーンな輸送	低・脱炭素型荷役機械 (※)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハイブリッド型ガントリークレーン/トランスファークレーン/RTG (タイヤ式門型クレーン)/ストラドルキャリア/フォークリフト/トップリフター/リーチスタッカー等の導入</li> <li>・FC (燃料電池) 型ガントリークレーン/トランスファークレーン/RTG (タイヤ式門型クレーン)/ストラドルキャリア/フォークリフト/トップリフター/リーチスタッカー等の導入</li> <li>・電動型ガントリークレーン/トランスファークレーン/RTG (タイヤ式門型クレーン) /ストラドルキャリア/フォークリフト/トップリフター/リーチスタッカー等の導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハイブリッド型は、従来型対比 15%以上の燃費改善が見込まれること、かつ将来的な FC 転装が可能な仕様となっているもの</li> <li>・FC 型、電動型については特になし</li> </ul>
	電動車の導入 (※)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電気自動車 (EV)、燃料電池自動車 (FCV)、</li> </ul>	-

		プラグインハイブリッド自動車 (PHEV)、ハイブリッド自動車 (HV) の導入 ・充電設備の導入 ・水素ステーションの導入	
	ゼロエミッション内航船・低炭素型内航船の普及 (※)	・電気推進船の導入 (タグボート、浚渫船、清掃船等その他作業船含む) ・アンモニア燃料船の導入 (タグボート、浚渫船、清掃船等その他作業船含む) ・バイオ燃料船の導入 (タグボート、浚渫船、清掃船等その他作業船含む) ・LNG/メタノール燃料船の導入 (タグボート、浚渫船、清掃船等その他作業船含む) ・陸上電力供給設備の導入 ・脱炭素燃料のバンカリング船・供給設備の導入 ・低炭素燃料のバンカリング船・供給設備の導入	以下のいずれかを満たすもの ・化石燃料を使用しておらず CO2 の直接排出がゼロであるもの ・化石燃料を使用しているも、一定の CO2 排出量基準を満たすもの ・将来的な脱炭素燃料への転換を前提とするもの
	物流システムの効率化	・ゲート予約システムの導入 ・シャーシ共有化システム導入	・混雑緩和によるアイドリングストップや輸送効率化等によって CO2 排出削減効果が生じるもの
生物多様性の保全	水辺の保全・創出	・藻場・浅場形成	-

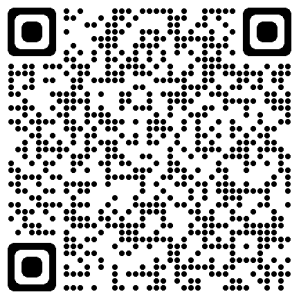
(※) を付した適格クライテリアについては、プロジェクトの内容によっては、トランジション適格プロジェクトとすることがあります。



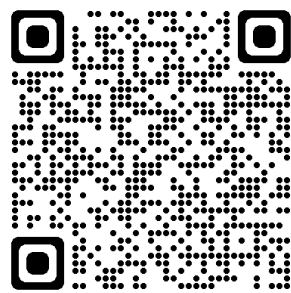
本フレームワークのご利用の手順や必要書類等はこちらに掲載しています



横浜港におけるカーボンニュートラルポートの取り組み  
Carbon-Neutral Port Initiatives of Port of Yokohama



日本語



English

【お問い合わせ先】  
横浜市港湾局政策調整課  
電話:045-671-7165  
Mail:kw-seisaku@city.yokohama.lg.jp