

神戸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） 9 月

神戸市

目次

1.神戸市の概要	2
2.本市の SDGs に関する取組	2
3.本フレームワークの概要	3
4.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	4
4-1.クライメート・トランジション戦略とガバナンス	4
4-1-1.神戸市のトランジション戦略	4
4-1-2.神戸港のトランジション戦略	7
4-1-3.ガバナンス	11
4-2.ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ	12
4-2-1.神戸市地球温暖化防止実行計画における重点取組	12
4-2-2.神戸港の脱炭素化の重要性	12
4-3.科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略	12
4-4.実施の透明性	13
5.グリーン/トランジションファイナンス・フレームワーク	14
5-1.フレームワークの活用	14
5-2.調達資金の使途	15
5-3.プロジェクトの評価及び選定のプロセス	15
5-4.調達資金の管理	16
5-5.レポーティング	16
6.本フレームワークの見直し	16

1.神戸市の概要

神戸市（以下「本市」という。）は兵庫県南部に位置し、慶応 3 年の神戸港開港以来、国際性・多様性を育みながら発展してきた日本有数の大都市でありながら、北部に六甲山系を中心に山や丘陵地、西部になだらかな平野が広がるなど、豊かな自然環境も併せ持つという特徴を有している。

1995 年に発生した阪神・淡路大震災では、市民生活を直撃し都市機能を崩壊させただけでなく、多くの命が奪われ本市経済は甚大な損失を被ったものの、市民が力を合わせて助け合い・国内外から多数の支援を頂きながら、「神戸医療産業都市構想」に代表される復興施策を着実に実行していくことで、本市経済は徐々に回復し復興を果たしている。

また、2025 年 4 月には、神戸空港で国際チャーター便が運用開始し、2030 年前後には国際定期便の就航が予定されているなど、国際都市としての価値も高めながら、常に時代をリードする施策を展開していく。

2.本市の SDGs に関する取組

本市では、都市部に近接した海や里山などの豊かな自然環境を活かしつつ、少子高齢化の進展や急激な人口減少、東京一極集中の進行といった喫緊の課題を克服していくため、SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）の推進による「海と山が育むグローバル貢献都市」の実現を目標として掲げ、人間中心でバランスのとれた持続可能なまちづくりを進めている。

2024 年 12 月に改定した「神戸 2025 ビジョン」では、下図のとおり 7 つの基本目標を設定しており、このうち基本目標 6「将来にわたって持続可能な都市空間・インフラ」では、気候変動分野に関する対策について、2050 年までに市域の温室効果ガス排出量を実質ゼロにするとの目標を掲げている。今後、目標達成に向けた具体的な取組として、再生可能エネルギーなどの利用拡大による脱炭素化を図るとともに、環境や社会の持続可能性に貢献する事業を実施する際の資金調達には、SDGs 債・ローンを活用していく。



図 神戸 2025 ビジョン体系図

3.本フレームワークの概要

本市では、地球温暖化は喫緊の課題であるとの認識のもと、2020 年 12 月に「2050 年までに二酸化炭素排出実質ゼロを目指す。」と宣言し、2023 年 3 月には、2030 年までに取り組むべき気候変動分野施策をとりまとめた「神戸市地球温暖化防止実行計画」を策定している。脱炭素社会への移行に当たっては、本計画に基づく施策を着実に実行していくほか、市内の多様な企業・団体による脱炭素投資、そして地域金融機関等によるサステナブルファイナンスの実行が必要と認識している。これらの取組を支援すべく、この度、「神戸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」という。）を策定した。

本フレームワークは、市内で事業活動を営んでいる事業所（工場、事業場、店舗等）を有する者が、当事業所における脱炭素投資を行う際の資金調達の枠組みを定めたものであり、本フレームワークの活用促進を図ること

で、市内事業者による脱炭素投資を誘引していく。

なお、本フレームワークと、以下の原則及びガイドラインとの整合性に関するセカンド・パーティ・オピニオンを、DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社より取得している。

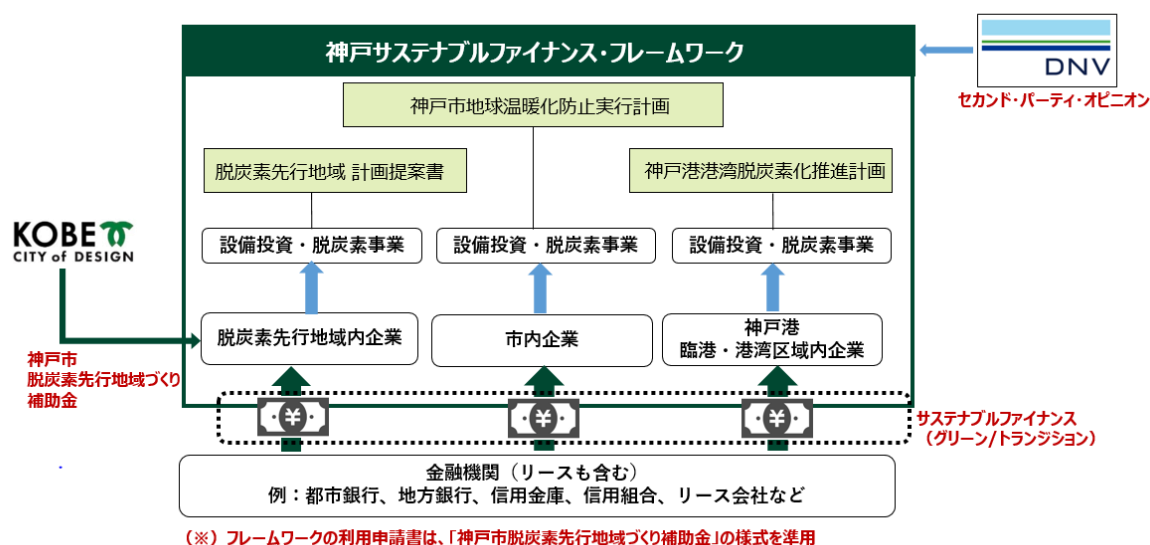
<参照した原則及びガイドライン>

- ・ グリーンローン原則 2025（LMA：Loan Market Association、APLMA：Asia Pacific Loan Market Association、LSTA：Loan Syndications and Trading Association）
- ・ グリーンローンガイドライン 2024（環境省）
- ・ 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（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 2025（金融庁、経済産業省、環境省）

<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>¹

・グリーンローン ・トランジションローン	市内で事業活動を営んでいる事業者が、市内のグリーン or トランジションプロジェクトに要する資金を調達する際に、本市の承認を得た上で用いられる金融手法
・グリーンリース ・トランジションリース	市内で事業活動を営んでいる事業者が、市内のグリーン or トランジションプロジェクトに要するリース資産を導入する際に、本市の承認を得た上で締結されるリース契約

<本フレームワークのスキーム図（概要）>



¹ リースについては、事業者が適格プロジェクト実施に当たって必要となる設備をリース方式で導入する一般的なケースを指す。ただし、①事業者が適格プロジェクト実施に当たって必要となる設備をリース方式で導入する場合において、その当該リース費用に係る資金について金融機関等から資金調達するケース、②リース会社がリース設備を取得する際に、当該設備取得に係る資金について金融機関等から資金調達するケース（リースバックによる資金供給も含む）も対象とする。

4.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

4-1.クライメート・トランジション戦略とガバナンス

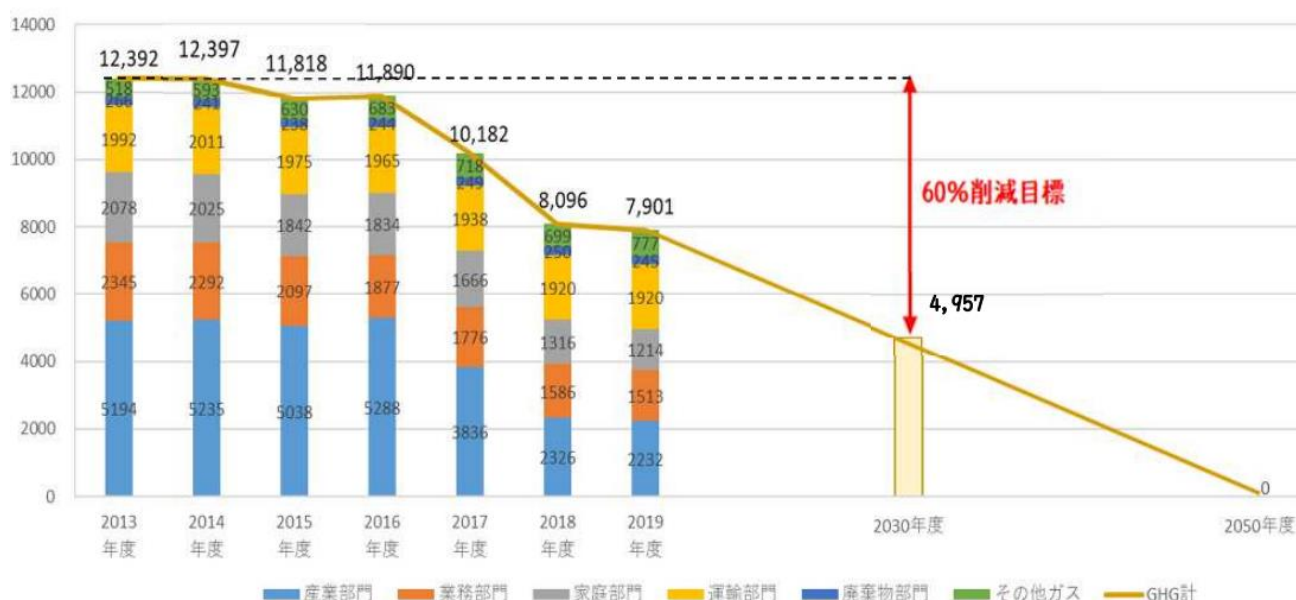
4-1-1.神戸市のトランジション戦略

● 神戸市地球温暖化防止実行計画（2023 年 3 月改定）

本市では、地球温暖化対策推進法第 21 条第 1 項及び第 3 項の規定に基づき、2030 年までに取り組むべき気候変動施策をとりまとめた「神戸市地球温暖化防止実行計画-KOBE ゼロカーボン・チャレンジプラン-」を策定しており、その中で、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて、2030 年度に温室効果ガス排出量を 2013 年度比で 60%削減するとの目標を示している。これは、2050 年カーボンニュートラルから、2019 年度の温室効果ガス排出量実績を起点としてバックキャスティングにより設定したものであり、国の目標を上回る数値である。

さらに、2030 年度の部門別温室効果ガス削減目標についても、国の「地球温暖化対策計画」との整合性を図っており、全ての部門において国の目標目安を上回る野心的な目標を設定している。

表 1 神戸市における温室効果ガス排出削減目標値（単位：千トン-co2）



また、本市では毎年度、「地方公共団体実行計画（区域施策編）策定・実施マニュアル（算定手法編）」に基づき、市域の温室効果ガス排出量及び最終エネルギー消費量の算定を行い、その結果を公表している。直近年度の 2022 年度部門別温室効果ガス排出量は表 2 のとおりであり、いずれの部門においても 2030 年度目標に届いていないため、全ての部門においてより一層の温室効果ガス削減に寄与する取組を推進することが重要である。

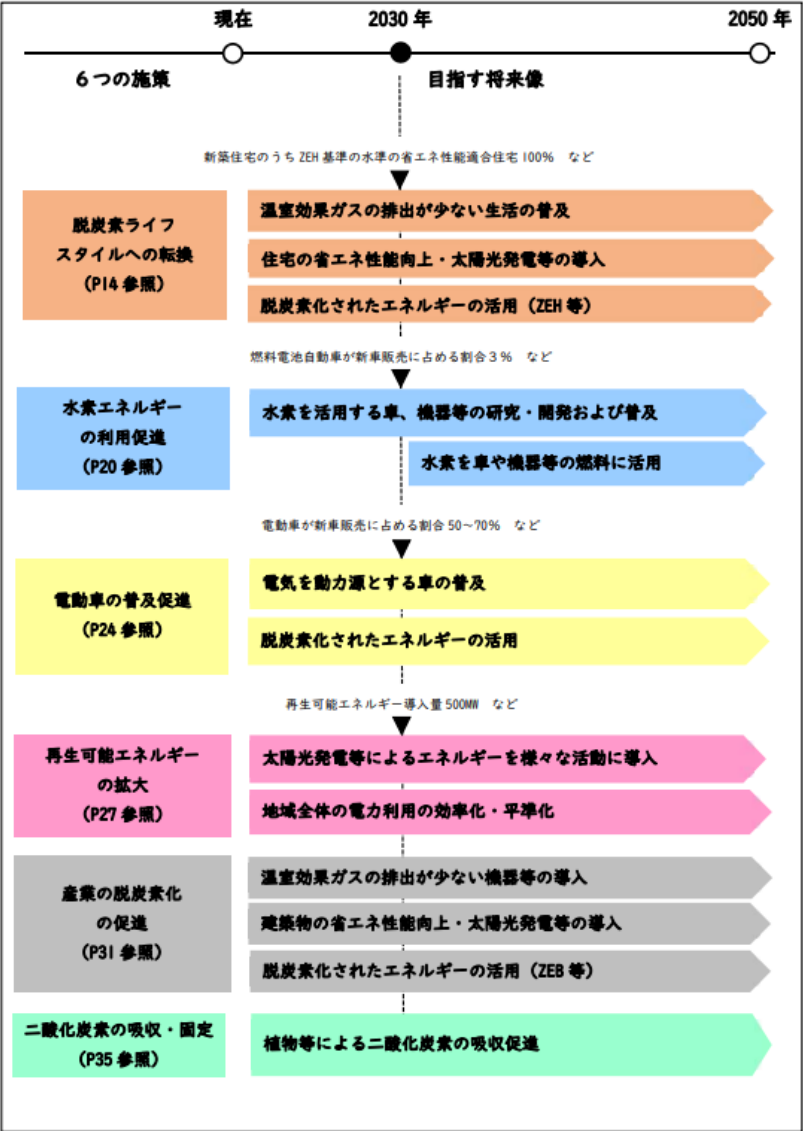
これら目標達成のための具体的な施策として、表 3 のとおり、再エネや水素を活用した産業の脱炭素化や、市民のライフスタイルの転換など、脱炭素社会への移行を意図した 6 つの施策を推進していく。

表 2 部門別温室効果ガス排出量の現況等（2022 年度実績）

単位：千トン- CO_2

統計区分		2013年度実績 (基準年度)	2022年度実績 (2013年度比)	2030年度目安 (2013年度比)	2050年度 (目標年度)
二酸化炭素	産業部門 (製造業、建設業、農林水産業等)	5,194	2,495 (▲52.0%)	1,566 (▲69.8%)	温室効果ガス排出実質ゼロ
	業務部門 (事務所、店舗、銀行、病院、ホテル等)	2,345	1,774 (▲24.4%)	1,028 (▲56.2%)	
	家庭部門 (家庭での電気・ガス・灯油の消費等)	2,078	1,640 (▲21.1%)	597 (▲71.3%)	
	運輸部門 (自動車、船舶、鉄道、航空)	1,992	1,756 (▲11.8%)	1,200 (▲39.8%)	
	廃棄物部門 (プラスチック類、廃油の焼却)	266	302 (+13.3%)	213 (▲20.0%)	
	その他ガス (メタン・酸化二窒素・代替フロン等4ガス)	518	632 (+22.2%)	354 (▲31.6%)	
	合計	12,393	8,599 (▲30.6%)	4,958 (▲60.0%)	

表 3 2050 年カーボンニュートラルに向けたロードマップ



- **脱炭素先行地域 計画提案書（2024 年 9 月採択）**

国は、「地域脱炭素ロードマップ」（2021 年 6 月 9 日国・地方脱炭素実現会議決定）に基づき、脱炭素社会へいち早く移行していく一環として、2030 年までに、地域と暮らしに密接に関わる分野である民生部門（家庭部門及び業務その他部門。以下同じ）の電力消費に伴う CO₂ 排出実質ゼロを達成した地域を、全国で少なくとも 100 か所創出するとしており、全国の地方公共団体を対象に公募を行っている。

本市としても、市域における民生部門の温室効果ガス排出削減施策を強力に推し進めるべく、共同提案者 6 者²と脱炭素先行地域に申請し、2024 年 9 月に環境省から採択を受けている。

本市の取組内容は、ポートアイランド第 2 期の一部である「医療産業都市エリア」及び「港湾エリア」において、民生部門の電力消費に伴う CO₂ 排出実質ゼロの達成を目指し、主に以下ア～ウの取組を実施する。これらの取組を起点として、脱炭素先行地域対象エリア内にとどまらず市域全域における脱炭素化とレジリエンス強化の同時実現を目指す。具体的な対象エリアは下図のとおり。



ア 国の制度を活用した効率的なオンサイト再エネの導入

- 建築物再エネ促進区域制度（国土交通省）の活用

条例による建築士への再エネ設置に関する説明義務を課すほか、建築物再エネ促進区域内における再エネ設備設置については、建築基準法上の形態規制の特例許可を受けることが可能となる。

これにより、建ぺい率等の緩和によるソーラーカーポート等の再エネ設置可能量の拡大が期待される。

- 特例需要場所制度（経済産業省）の活用

一定の条件下のもとで「1 需要地 2 引き込み」を可能とし、未利用地や電力需要が少ない施設の余剰地を他施設の再エネ設置場所として活用することにつながるため、再エネ適地の少ない都市部において、オンサイト再エネの設置容量拡大が期待される。

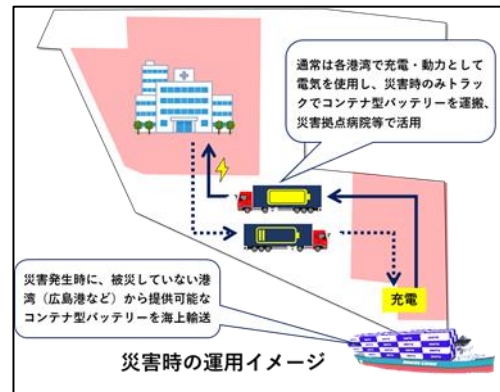
² 地方公共団体と連携して、地域における脱炭素化の取組を実施または支援する民間事業者等。本市の共同提案者は、ポートアイランド第 2 期企業自治協議会・神戸商工会議所・株式会社三井住友銀行・国立大学法人神戸大学・大阪ガス株式会社・阪神国際港湾株式会社の計 6 者。

イ コンテナ内航船の再エネ EV 化による電力供給モデルの構築

広島港～神戸港を結ぶコンテナ内航船を再エネ EV 化することで、海運・瀬戸内海の脱炭素化を推進するとともに、海運を活用した電力・物資の輸送手段を確保する。



神戸港の内航路網



ウ 神戸大学と連携した省エネ設備導入促進

CO2 削減効果予測システムを開発し、汎用性・精度の向上を目指しながら、高効率な省エネ設備の導入促進を図る。解析には大学生を起用し、研究フィールドを提供することで、脱炭素推進人材の育成・活用に貢献する。

なお、本市では、2025 年度に「神戸市地球温暖化防止実行計画」を改定予定である。改定後の同計画には、脱炭素先行地域の取組を気候変動緩和策の一つとして位置付ける方針であり、「脱炭素先行地域 計画提案書」に位置付けた事業については、対象エリア内にとどまらず市域全域に拡大していくことが重要と認識している。

4-1-2.神戸港のトランジション戦略

● 神戸港港湾脱炭素化推進計画（2025 年 3 月策定）

(1) 計画の策定

国土交通省は、2022 年 11 月に「港湾法」を改正して「港湾脱炭素化推進計画」及び「港湾脱炭素化推進協議会」に関する規定を新設し、港湾管理者は、同法第 50 条の 2 第 1 項の規定に基づき、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推進を図るための計画（港湾脱炭素化推進計画）を作成できることとされた。

本市では、港湾関連産業において日本を代表する企業が多く集積している点に加え、神戸港からは多量の温室効果ガスが排出されているため、他港に先駆けて神戸港を、温室効果ガス排出実質ゼロを達成した「カーボンニュートラルポート」（以下「CNP」という。）としていくことは、本市のカーボンニュートラルの実現、ひいては国内全体のカーボンニュートラル実現に向けて大きな意味を持つ。

以上の背景から、本市は 2025 年 3 月、CNP 形成に向けた取り組みとそのロードマップをまとめた「神戸港港湾脱炭素化推進計画」を策定している。

(2) カーボンニュートラル戦略（目標）

ア 温室効果ガス排出量の推計

神戸港に関わる活動範囲は広範囲に及んでいるため、「神戸港港湾脱炭素化推進計画」では、神戸港のうち「臨港地区」と「港湾区域」を主な対象地域としている。さらに、温室効果ガス排出量の推計に当たっては対象地域を以下 3 つに区分したうえで、『『港湾脱炭素化推進計画』作成マニュアル』に基づき温室効果ガス排出量を推計している。

- ・ ターミナル内（「ポートアイランド」、「六甲アイランド」、「その他」に分類）
- ・ 出入船舶・車両（「ポートアイランド」、「六甲アイランド」、「その他」に分類）
- ・ ターミナル外（臨港地区に立地する事業者の活動等）

直近年度の 2021 年度温室効果ガス排出量は、神戸港全体で約 127 万トン（推計）である。基準年である 2013 年度から約 303 万トン減少しているが、その理由は、大規模事業所の一部機能が市外に集約された事が大きく影響しているためである。

表 4 温室効果ガス排出量実績（2021 年度実績）

単位：t-co2/年

区分	地区	CO2 排出量(各年度の割合)		CO2 削減量 2013→2021 年度 (2013 年度比削減率)
		2013 年度*2	2021 年度	
ターミナル内	ポートアイランド	14,200	17,300	3,100 (21.8%)
	六甲アイランド	14,000	12,000	△2,000 (△14.3%)
	その他	700	500	△200 (△28.6%)
出入船舶・車両	ポートアイランド	89,900	103,500	13,600 (15.1%)
	六甲アイランド	85,900	83,700	△2,200 (△2.6%)
	その他	10,200	8,600	△1,600 (△15.7%)
ターミナル内、 出入船舶・車両 小計		214,900	225,600	10,700 (5.0%)
コンテナ取扱個数 (万 TEU)		(255)	(282)	(27(10.6%))
ターミナル外		4,093,700	1,045,400	△3,048,300 (△74.5%)
神戸港全体		4,308,600	1,271,000	△3,037,600 (△70.5%)
(参考)火力発電所*3		7,801,000	5,904,300	△1,896,700 (△24.3%)



図 神戸港港湾脱炭素化推進計画の対象範囲

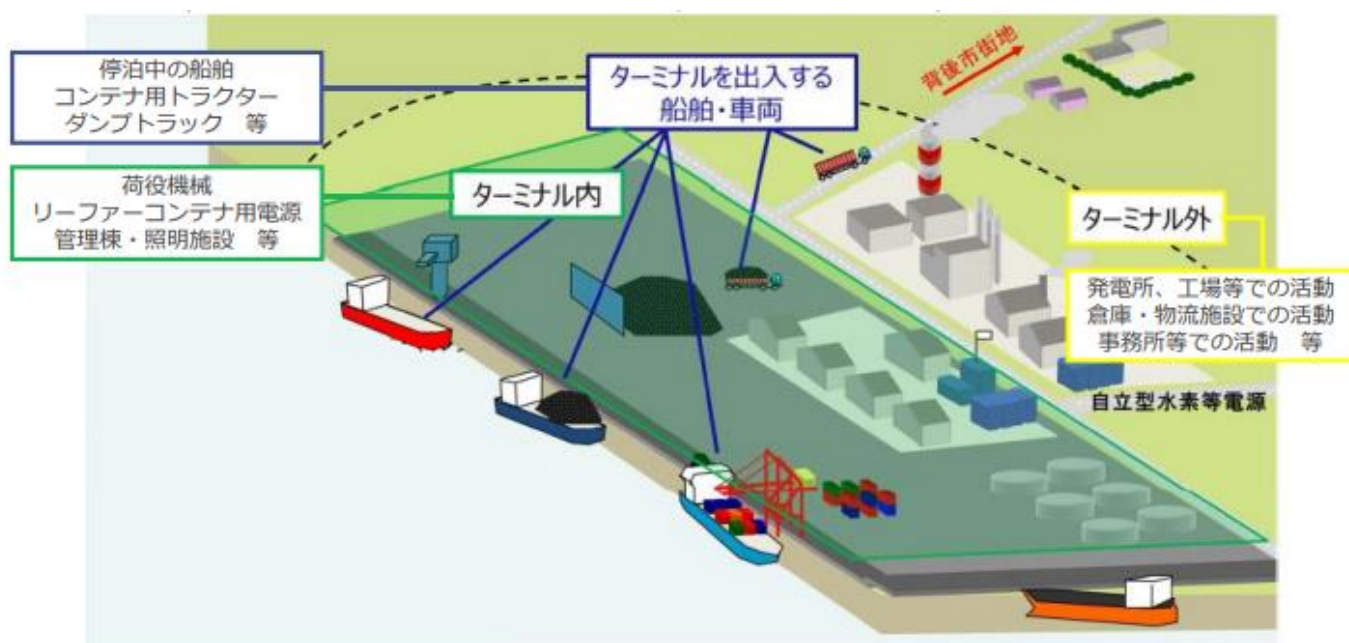


図 温室効果ガス排出量推計対象の区分

イ 温室効果ガス削減目標等

CO₂ 排出削減目標は、「2030 年度 46%削減（2013 年度比）、2050 年カーボンニュートラル達成」としており（政府及び地域の温室効果ガス削減目標、対象範囲の CO₂ 排出量の削減ポテンシャル、港湾脱炭素化促進事業による CO₂ 排出量の削減量を勘案し設定）、また、取組みの総合的な達成状況を把握できるよう KPI（Key Performance Indicator：重要達成度指標）と、中期・長期別に具体的な数値目標を表 5 のとおり設定している。

表 5 CO₂ 排出量削減目標

KPI (重要達成度指標)		具体的な数値目標	
		中期（2030 年度）	長期（2050 年度）
KPI CO ₂ 排出量	ターミナル内、 出入船舶・車両	11.6 万トン (2013 年度比 46%削減)	実質 0 トン

＜参考＞ターミナル外を含めた神戸港全体の CO₂ 排出量は、約 430 万トン（2013 年度）

ウ 水素・アンモニアの需要推計

対象港湾及び周辺地域では、2050 年までに、水素換算値として 2030 年度では約 4 万トン、2050 年時点では約 57 万トンの需要量が推計されている。既存の実証用施設の活用を前提に、姫路港の立地する播磨臨海地域や大阪港・堺泉北港などと連携しながら、水素等の大規模サプライチェーンの構築を目指す。

(3) カーボンニュートラル戦略（施策）

神戸港港湾脱炭素化推進計画では、上記目標達成に向け、港湾脱炭素化促進事業として、対象地区別に取組内容や取組主体、取組による削減目標を位置付けている。

また、港湾地域の面的・効率的な脱炭素化に関するロードマップは、表 6 及び 7 のとおりである。

表 6 港湾地域の面的・効率的な脱炭素化に向けた全体ロードマップ^①（1/2）

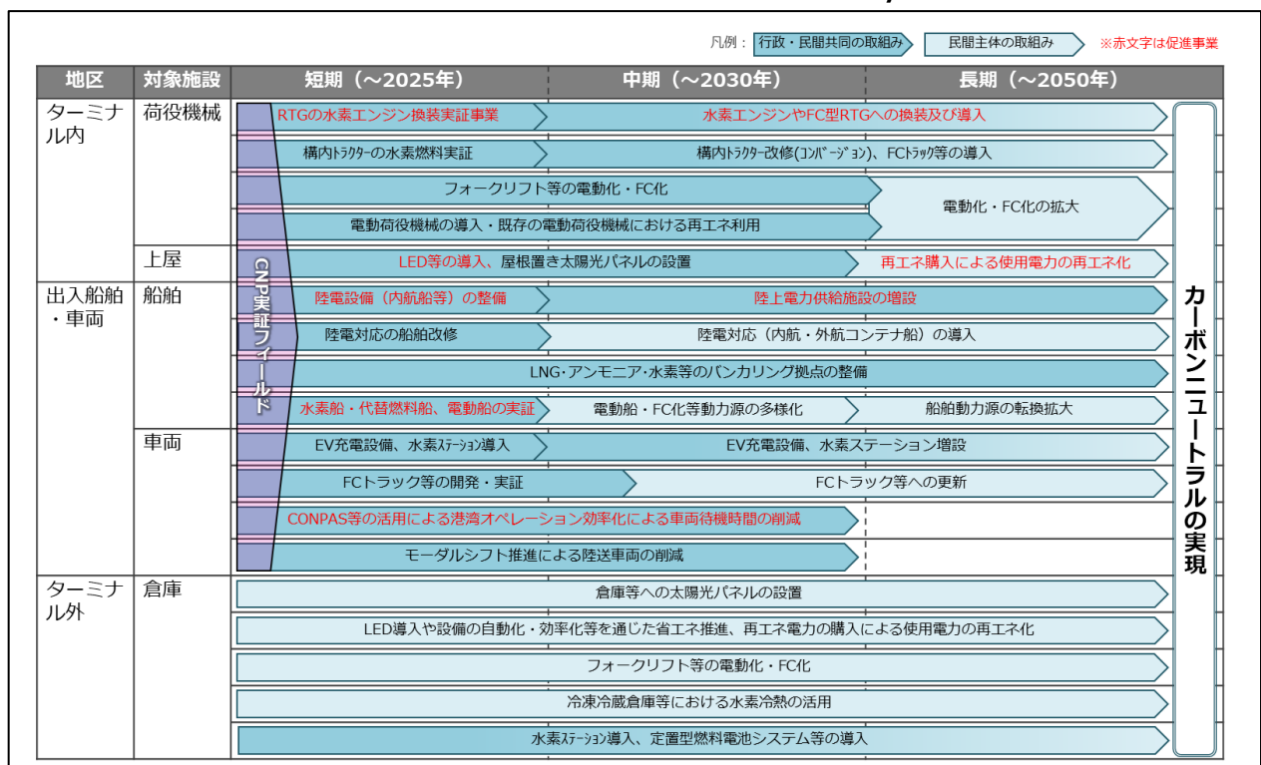


表 7 港湾地域の面的・効率的な脱炭素化に向けた全体ロードマップ（2/2）

		凡例：行政・民間共同の取組み		民間主体の取組み		※赤字は促進事業	
地区	対象施設	短期（～2025年）		中期（～2030年）		長期（～2050年）	
ターミナル外	工場	LED灯の利用や設備の自動化を通じた省エネの推進					
		屋根置き太陽光パネル設置・再エネ購入による使用電力の再エネ化					
		バイオマスボイラ等による熱源の低炭素化					
		水素ステーション導入、定置型燃料電池システム等の導入					
		水素CGSの電気・熱供給の商用化検証			水素CGSの電気・熱供給		
		プロセス転換(電化)が必要な部門における実証			製造プロセスの電化と再エネ活用		
		プロセス転換（水素、e-メタン等）が必要になる産業部門における実証			製造プロセスにおける水素・e-メタン利用		
	事務所	LED導入や設備の自動化・効率化を通じた省エネの推進					
		再エネ電力の購入による使用電力の再エネ化					
		分散型小型発電の導入実証			分散型小型発電（定置型燃料電池システム等）の導入		
	熱供給設備	バイオマス燃料の混焼検討				バイオマス燃料の混焼	
						CCSの活用等を通じた脱炭素化	
	港外	地域における熱・冷熱の循環利用の促進					
吸収源対策・その他	ブルーカーボン生態系の活用、拡充						
	クレジット取引						
	環境配慮型建設資材、CO2貯留建材の開発・活用						
発電所	アンモニアの混焼検討			混焼開始	混焼率拡大	専燃	
	自家発電における水素利用技術開発・実用化実証			自家発電の水素利用			

カーボニュートラルの実現

カーボンニュートラルの実現

4-1-3.ガバナンス

本市全体の総合戦略として位置づけている「神戸 2025 ビジョン」に定める 2050 年カーボンニュートラルの実現は、「神戸市地球温暖化防止実行計画」を根拠計画として推進している。その進捗状況については、環境局脱炭素推進課にて 3 段階（A→B→C）の自己評価を行った後、環境局長に対して事前説明を行ったうえで、環境施策をとりまとめた「神戸市環境マスタープラン」の進捗状況と併せて、「神戸市環境保全審議会」に対して年次報告を行っている。その後、同報告に基づく形で外部評価³も実施されている。

なお、同審議会は、「神戸市民の環境をまもる条例（昭和 47 年 8 月条例第 33 号）」に基づき、健全で快適な環境の確保に関する基本的事項や重要事項について審議を行う市長の附属機関である。

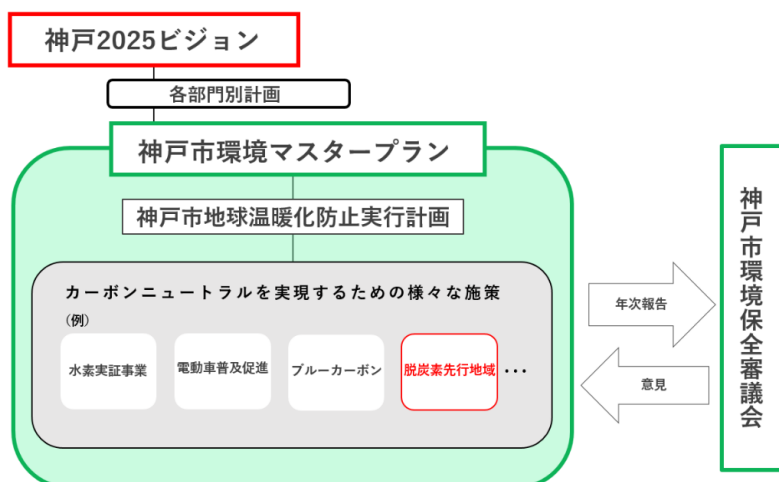


図 神戸市環境マスタープランの位置付け等

³ 評価結果について本市ウェブサイト上で公表

(<https://www.city.kobe.lg.jp/a36643/shise/committee/kankyokyoku/preservation/index.html>)

＜神戸市脱炭素先行地域推進協議会＞

市長を会長とし、本市と共同提案者 6 者により構成されている。

年 1 回総会を開催するほか、必要に応じ、脱炭素先行地域計画提案書に基づく取組を具体的に推進するためのワーキンググループを設置することで、事業の着実な実行を図っていく。

＜神戸港港湾脱炭素化推進協議会＞

本市港湾局長を座長とし、行政機関（国土交通省・兵庫県・本市）に加え、港湾関連事業者等 11 者と学識経験者により構成されている。

神戸港港湾脱炭素化推進計画に基づく取組の着実な推進に向け、同協議会において水素・燃料アンモニア等の技術開発状況や、削減計画の進捗状況等を考慮しながら、計画見直しや取組状況のフォローアップを行う。

4-2. ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ

4-2-1. 神戸市地球温暖化防止実行計画における重点取組

産業の脱炭素化は、「神戸市地球温暖化防止実行計画」で定める 6 つの重点施策のひとつであり、古くから港を中心に発達してきた神戸では、海運、港運、倉庫等の港湾関連産業とともに、ものづくり分野においても造船、鉄鋼といった重工業から、鉄道等輸送機械、一般機械、エネルギー関連、医療産業関連など、幅広い分野の中小企業が集積している。

気候変動に対応する事業運営は、企業の競争力強化にもつながる最重要課題であり、また、本市の温室効果ガス排出量は、これら神戸経済を支える産業・業務部門が半分近くを占めている。

国の地球温暖化対策で定める大きな視点からの政策を踏まえ、本市は事業者身近な基礎自治体として、いかに脱炭素につながる取組やグリーンエネルギーへの移行を実践していくかに重点をおいた施策を推進する必要がある。

また、脱炭素先行地域の取組については、国において「地域脱炭素推進交付金」が新設され、脱炭素先行地域づくり事業などを行う意欲的な地方公共団体に対して重点的な予算支援⁴が行われており、本取組を着実に実行していくことは、国内全体のカーボンニュートラル実現の観点からも重要と認識している。

本市においても、2025 年度中に改定が予定されている、「神戸市地球温暖化防止実行計画」にて本取組を位置付ける方針であり、脱炭素先行地域は、本市の脱炭素化の推進に当たり重要な取組である。

4-2-2. 神戸港の脱炭素化の重要性

東アジア諸港等の近隣ハブ港との厳しい港湾間競争に対し、神戸港は国際コンテナ戦略港湾として、「集貨・創貨・競争力強化」による基幹航路の維持・拡大を目指している。一方で、荷主や船社等のグローバル企業を中心に、港湾を含むサプライチェーン全体で脱炭素化を進める動きが顕著になっており、世界の主要港湾で CNP 形成が港湾の競争力に影響を与える状況となっている。

神戸港は、市内就業者数の約 1/4 の雇用を生み出し、市内所得の 3 割以上を創出するなど、市内経済における重要な基盤であり、脱炭素化の進展による競争力強化が課題となっていることから、CNP 形成の推進は本市の脱炭素化の推進に当たり重要な取組である。

4-3. 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略

「神戸市地球温暖化防止実行計画」において掲げる温室効果ガス排出削減目標は、2030 年度に 2013 年度比で 60%削減、2050 年カーボンニュートラルと設定している。このうち、産業部門については、2017 年度から

⁴ 令和 7 年度予算で 38,521 百万円を計上

(<https://policies.env.go.jp/policy/roadmap/assets/grants/chiiki-datsutanso-kofukin-R7.pdf>)

2018 年度にかけて市内大規模工場の一部移転があったことから、これを含めた 2019 年度からのバックキャスティングにより設定しており、国の目標目安より高い数値となっている。

また、神戸港における 2030 年度の CO2 排出削減目標は、国の目標目安、対象範囲の CO2 排出量の削減ポテンシャル、港湾脱炭素化推進事業による CO2 排出量の削減量を勘案し、CO2 排出量を 11.6 万トン（2013 年度比 46%削減）に削減すると設定している。

表 8 神戸市における温室効果ガス排出削減目標値（単位：千トン-co2）[再掲]



本市の 4-1.「クライメート・トランジション戦略とガバナンス」における各種取組は、2030 年 CO2 排出量 46% 削減を定めた国の「エネルギー基本計画」及び「地球温暖化対策計画」並びにパリ協定に基づく温室効果ガス排出削減目標と整合するものであり、2050 年カーボンニュートラルの達成に資する、科学的根拠を有する内容である。

4-4.実施の透明性

本市は、2050 年カーボンニュートラル、2030 年度温室効果ガス排出量 60%削減（2013 年度比）の実現に向けては、公民が連携して脱炭素投資を推進していくことが重要と認識している。

本市の事業内容については、毎年度の予算編成⁵の中で検討しており、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて、再生可能エネルギーの拡大、水素スマートシティ神戸構想の推進などの事業を推進している。

また、市内事業者における脱炭素投資の活性化に向けては、上記 4-1-1 内の表 3 に掲載したロードマップのほか、「脱炭素先行地域 計画提案書」、「神戸港港湾脱炭素化推進計画」に沿って脱炭素投資が実施されていくよう、本市として最大限の支援策を講じていく。

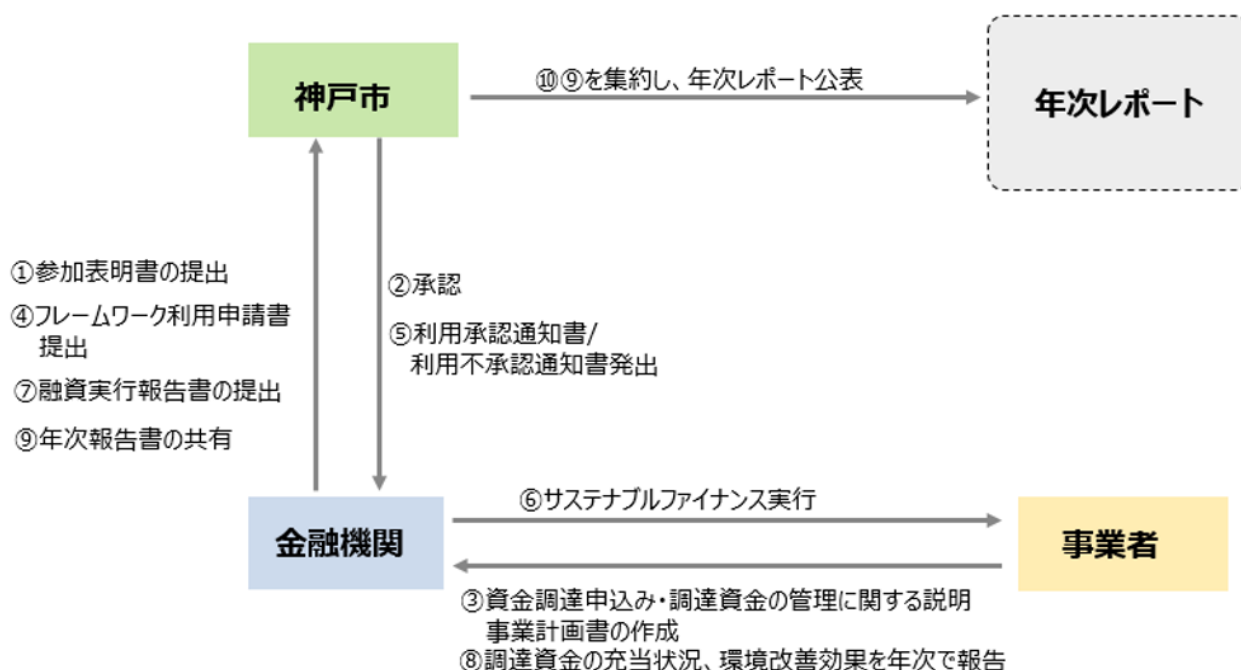
特に、本フレームワークに基づくサステナブルファイナンスにより資金調達を行った事業については、その投資成果と環境改善効果を本市ウェブサイト上で公表する予定であり、透明性も十分に確保されている。

⁵ 2025 年度の神戸市環境局予算では、再生可能エネルギーの導入で 9 億 4,300 万円、水素スマートシティ神戸構想の推進で 7 億 1,700 万円を計上。

5.グリーン/トランジションファイナンス・フレームワーク

5-1.フレームワークの活用

本フレームワークの活用に至るまでの流れは下図のとおり。



<活用の流れ>

- ① 本フレームワークを活用したサステナブルファイナンス実行を希望する金融機関は、あらかじめ本市に対して参加表明書を提出する。
- ② 承認が得られた金融機関名は、本市ウェブサイト上で社名を公表する。
- ③ 事業者は、金融機関に対して融資の打診を行う。その際、調達資金の追跡・管理方法についても説明するとともに、調達資金の充当事業とその環境改善効果に関する事業計画書を作成する。
- ④ 金融機関は、本市に対して本フレームワークの利用申請を行う。
- ⑤ これを受けて、本市は、主に対象事業が適格クライテリアを充足しているか否かを審査し、明確に適格性が確認できた場合に限り、利用承認通知書を発出する。適格性が確認できなかった場合には、その理由を付した上で、申請者に対して不承認通知書を発出する。
- ⑥ 金融機関から事業者に対してサステナブルファイナンスを実行
- ⑦ 金融機関は、融資実行後、直ちに本市に対して融資実行報告書を提出
- ⑧ 事業者は、調達資金の全額充当が完了するまでの間、金融機関に対し、調達した資金の運用状況、設備投資による環境改善効果等について年次報告する。
- ⑨ 金融機関は、年次報告書の受領後、本市に対して年次報告書を共有する。
- ⑩ 本市は、年次報告書の内容を集約し、守秘義務の範囲内において本市ウェブサイト上で公表する。

5-2.調達資金の使途

調達資金は、「神戸市地球温暖化防止実行計画」にて掲げる温室効果ガス排出量削減目標の達成に資する事業であり、かつ以下のいずれかに合致するプロジェクト（適格プロジェクト）への新規支出及び/又は既存支出へのリファイナンスに充当される。

＜適格プロジェクト＞

- ・ 別で定めるサブフレームワーク（脱炭素先行地域/神戸港港湾脱炭素化推進計画/神戸市地球温暖化防止実行計画）に記載されているプロジェクト
- ・ サブフレームワークに記載されていないプロジェクトであっても、「神戸市地球温暖化防止実行計画」において掲げる温室効果ガス排出量の削減目標の達成に資する事業として、本市の個別判断により認めたプロジェクト

なお、リファイナンスの場合は、原則として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る。

5-3.プロジェクトの評価及び選定のプロセス

(1) プロジェクトの評価及び選定のプロセス

本フレームワークは、本市環境局脱炭素推進課が策定・管理しており、フレームワーク内で対象としている適格プロジェクトについては、庁内関係課のほか、「神戸市脱炭素先行地域推進協議会」等の意見を踏まえて選定している。

個別具体のプロジェクトに関する適格性の判断については、貸付人となる金融機関から、別で定める「神戸サステナブルファイナンスファイナンス・フレームワーク運用要領」（以下「運用要領」という。）に基づく「利用申請書」が本市に対して提出された後、本市において、当該プロジェクトの本フレームワークへの適否に関する審査を行う。

また、借入人となる事業者が独自で必要とする場合には、第三者評価機関に適格プロジェクトとしての要件を充たしているかどうかを確認し、適合書簡（Letter of Conformance）を取得した上で本市に対して利用申請することも可能である。

(2) 環境及び社会への負の影響と低減策の実施

「神戸市民の環境をまもる条例」（平成 6 年 3 月 31 日条例第 52 号）の第 5 条では、事業者の責務として、「健全で快適な環境の確保のために自らの立場を自覚し、自らの責任と負担において、その事業活動に伴って生ずる公害を防止するために必要な措置を講ずる責務を有するとともに、環境への負荷の低減に積極的に努めなければならない。」とされている。

また、本市では、「神戸市環境影響評価等に関する条例」（平成 9 年 10 月条例第 29 号）を制定しており、同条例第 8 条第 1 項の規定に基づき、事業者による事前配慮、環境影響評価及び事後調査が適正に実施されるよう、「神戸市環境影響評価等技術指針」を定めている。

本フレームワークに基づく適格プロジェクトの実施に当たっても、本市として、これらの環境影響に考慮した規程類を遵守しているか、随時確認していく。

5-4.調達資金の管理

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については、運用要領に基づき、借入人から所定の様式を用いて貸付人となる金融機関に対してその管理について説明を行う。本市においては、金融機関からの運用要領に基づく「調達資金の管理に関する申告書」の共有をもって確認することとする。

5-5.レポーティング

本フレームワーク利用事業者は、融資実行後に行うレポーティングについて、以下のとおり資金充当状況レポーティング及びインパクトレポーティングを行う。なお、レポーティング後に重大な状況変化が生じた場合、借入人は本市と貸付人に対して直ちに報告することとする。

<資金充当状況レポーティング>

調達資金が適格プロジェクトへ全額充当されるまでの間、貸付人となる金融機関に対し、適格プロジェクト名、充当金額、調達資金のうち適格プロジェクトへの未充当資金を年次で報告することとし、本市はこれらについて、守秘義務の範囲内で、本市ウェブサイト上で開示する。

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する（インパクトレポーティングについても同様）。

<インパクトレポーティング>

少なくとも調達資金が適格プロジェクトへ全額充当されるまでの間、貸付人となる金融機関に対し、別表に定める環境改善効果に関する状況を年次で報告することとし、本市はこれらについて、守秘義務の範囲内で、本市ウェブサイト上で開示する。

6.本フレームワークの見直し

今後、国による気候変動分野施策の進展状況や、本市の各種計画に係る改定状況に応じて、本フレームワークの見直し検討を行う。

なお、軽微な修正の場合を除き、フレームワークの見直しに際しては、外部評価機関より、ICMA「クライメートランジションファイナンスハンドブック」や LMA 他「グリーンローン原則」等との整合性に関するセカンド・パーティ・オピニオンを取得する。

（改訂履歴）

年月	内容
2025 年（令和 7 年） 9 月	初版発行