



LETTER OF CONFORMANCE

Statement No.: PRJN- 816326-2025-LOC01-JPN

株式会社ダイトコーポレーション グリーンローン

Daito Corporation Green Loan

株式会社ダイトコーポレーションは、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*（以下、フレームワーク）に定める要件ならびに関連する原則やガイドラインなどに整合するグリーンプロジェクトの実行に必要な資金をみずほ銀行からグリーンローンとして調達する。

DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社（以下、「DNV」）は、当該資金調達がフレームワークに基づくグリーンローンに必要な原則やガイドラインに整合しており、適格性を有することを確認した。

*：当該フレームワークは、横浜市港湾局が横浜港の脱炭素化を推進するために策定したものであり、その適格性について第三者評価機関（DNV）よりセカンド・パーティー・オピニオンを取得している（報告番号：PRJN-816326-2025-AST-JPN-01）。

本適合書簡は、以下のスコープに対して有効である：

- 対象組織：株式会社ダイトコーポレーション
- 対象融資：株式会社ダイトコーポレーション グリーンローン
- 対象活動：EV タグボートの建造

Place and date:
Kobe, 25 March, 2025

For the issuing office:
DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社
〒651-0087 兵庫県神戸市中央区御幸通 7-1-15

M. Konedome.

プロジェクトマネージャ
金留 正人

代表取締役/SCPA シニアヴァイスプレジデント
前田 直樹

About DNV

DNV ビジネスアシュアランスグループは独立した第三者評価機関として、本サービス提供に関連し、株式会社ダイトコーポレーションとは事実及び認識においていかなる利害関係も持たないことを宣言します。

また、我々の評価は株式会社ダイトコーポレーションから提供された情報が正確であることを前提としており、提供された情報の正確さについて監査やテストを行いません。また、この評価結果は、融資の財務的なパフォーマンス、いかなる投融資の価値、もしくは長期的な ESG パフォーマンスや SDGs への貢献に関する評価を提供するものではありません。

DNV グリーンローン 評価プロトコル

DNV は株式会社ダイトコーポレーション（以下、借入人）へのアセスメントを通じ、以下を評価・確認しました。

要素	キーワード*	DNV 評価結果											
GL-1 調達資金の使途	a) 横浜港CNPとの整合性	<ul style="list-style-type: none"> 対象活動(借入人が建造する EV タグボート)は、「フレームワーク」の「クリーンな輸送」に分類されるグリーンプロジェクトであることを確認。 EV タグボートは、船舶に関する国際的なグリーン基準を満たすプロジェクトであることを確認。 											
	b) 環境改善効果	<ul style="list-style-type: none"> 対象活動により期待される環境改善効果は借入人により適切な指標と共に、定量的な効果(CO₂ 排出削減率(%))として評価されることを確認。 具体的には EV タグボートの推進にバッテリー電気推進システムを用いることで、CO₂ 排出削減の最大化を図る。 発電機併用であるが、将来的に燃料転換等によりゼロエミッション運航を目指す。 											
	c) プロジェクトの概要	<p>1. グリーンプロジェクト概要</p>  <p style="text-align: center;">図-1 EV タグボート (イメージ) https://www.daitocorp.co.jp/blog/environment/2135</p> <p style="text-align: center;">表-1 EV タグボート概要</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: right;">船種：</td> <td>タグボート (3600PS)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">総トン数/満載排水量：</td> <td>199t 級 / 503t</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">船のサイズ：</td> <td>L=33.4m, B=9.60m, D=4.00m</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">運航地域：</td> <td>横浜港、川崎港周辺</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">推進システム：</td> <td>バッテリー電気推進システム</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">船速/曳航力：</td> <td>14.0knot/48.0t</td> </tr> </table> <p>2. フレームワークとの関係性 建造予定の EV タグボートは借入人が現有するタグボート「ちとせ」の代替船であり、航海域は下図左となる。フレームワークの対象範囲（下図右）を活動の中心とする船舶の電動化であるため、フレームワークで定めるクリーンな輸送・ゼロエミッション内航船に該当する。</p>  <p style="text-align: center;">図-2 EV タグボート運用予定海域 (左図) とフレームワーク対象範囲 (右図)</p> <p>3. グリーン性評価結果 2027 年竣工時は、2012 年(CBI 船舶クライテリアに基づく)を基準として 60%の GHG 排出削減が可能である。 将来的に燃料転換等による排出削減計画を検討しており、2050 年には GHG 排出ゼロを目指していく。</p>	船種：	タグボート (3600PS)	総トン数/満載排水量：	199t 級 / 503t	船のサイズ：	L=33.4m, B=9.60m, D=4.00m	運航地域：	横浜港、川崎港周辺	推進システム：	バッテリー電気推進システム	船速/曳航力：
船種：	タグボート (3600PS)												
総トン数/満載排水量：	199t 級 / 503t												
船のサイズ：	L=33.4m, B=9.60m, D=4.00m												
運航地域：	横浜港、川崎港周辺												
推進システム：	バッテリー電気推進システム												
船速/曳航力：	14.0knot/48.0t												

要素	キーワード*	DNV 評価結果
GL-2 プロジェクトの評価と選定のプロセス	d) 確立された評価手順の適用	・ DNV は、借入人がフレームワークにて確立されている適合性評価プロセスを適用して、プロジェクトの適合性を評価していることを確認。(この適合書簡による評価も適合性評価プロセスに組み込まれている)。
	e) 環境及び社会への配慮	・ DNV は、借入人が対象プロジェクトを実行するにあたり、横浜市が設けている環境への配慮を促進するための様々な指針を適正に運用していることを確認。
GL-3 調達資金の管理	f) 追跡管理方法	・ DNV は、借入人がグリーンローンにより調達した資金はグリーンプロジェクトに速やかに充当予定であることを確認。
	g) 未充当資金の管理運用方法	・ DNV は、借入人に未充当資金が発生しない予定であることを確認。
GL-4 レポートング	h) 定期レポートの実施	・ 借入人はグリーンローンの資金充当が完了するまでの間、金融機関に対して、少なくとも年 1 回、資金充当状況及び環境改善効果を報告。金融機関はその内容を確認する予定。

要素	キーワード*	DNV 評価結果
CTF-1 横浜港のクライメート・トランジション戦略とガバナンス	a) クライメート・トランジション戦略	・ フレームワークが、トランジション戦略としてパリ協定や国土交通省の定める環境目標と整合し、温室効果ガス(以下、GHG)排出削減に関し科学的根拠のある長期目標及び中期目標を設定していることを確認。
	b) カーボンニュートラルに向けたガバナンス体制	・ 横浜港がトランジション戦略の実行に係るガバナンス及び開示として、横浜港脱炭素化推進臨海部事業所協議会(以下、協議会)を定期的開催し、情報開示プロセスを構築していることを確認。
CTF-2 ビジネスモデルにおける環境面のマテリアリティ(重要度)	c) 環境面の重要性	・ 横浜市は、GHG 排出量が甚大である大都市としての責任を果たすため、2050 年までの脱炭素化「Zero Carbon Yokohama」の実現を掲げている。臨海部が市全体の GHG 排出量の約 40%を占めていることから、横浜臨海部脱炭素イノベーションの創出を重要な取り組みとしていることを確認。
	d) 気候変動関連シナリオ	・ 横浜港のトランジション戦略が、パリ協定 1.5℃シナリオに基づく分析結果から得られたリスク及び機会に基づき策定されており、トランジションへの取り組みが、質的・量的に重要な環境改善効果(インパクト)に資することを確認。
CTF-3 科学的根拠のあるクライメート・トランジション戦略(目標と経路を含む)	e) 科学的根拠	・ 横浜港が科学的根拠に基づいたパリ協定と整合する国土交通省の目標に沿った定量化された目標を設定していることを確認。
	f) 重要な排出スコープの考慮	・ 横浜港が横浜市臨海部からの GHG 排出がエネルギー転換部門・産業部門を中心としていることを確認。 ・ 中期及び長期目標はこれらを含む削減計画となっていることを確認。
CTF-4 実施の透明性	g) 投資計画	・ 横浜港が「横浜港 CNP 形成に向けた取組方針」に基づいて、毎年度予算編成し、GHG 削減目標の達成に取り組んでいくことを確認。 ・ 各事業者の具体的な投資内容については、事業毎に企業等の名称や実施期間などを掲載することを確認。
	h) 成果とインパクト(公正な移行含む)	・ 横浜港がトランジション戦略実行に必要な投資及びプロジェクトを「CNP 形成に向けた取組方針」に基づき、タイムラインを考慮して実行することを確認。 ・ 公正な移行に関しては、協議会を通じ地域の事業者や金融機関と連携して進めることを確認
	i) ファイナンスの実行・管理	・ 横浜港がトランジション戦略実行に必要な投資及びプロジェクトを「CNP 形成に向けた取組方針」に基づき、タイムラインを考慮して実行することを確認。

*キーワード：グリーン/トランジション/ブルーファイナンスを実行・管理する上で必要な原則やガイドラインに応じた要素に基づく主要な確認事項を記載。