



LETTER OF CONFORMANCE

Ref. Nr.: PRJN-972479-2025-LOC01-JPN

阪神国際港湾株式会社 グリーンローン Kobe-Osaka International Port Corporation Green Loan

阪神国際港湾株式会社が対象活動のために三井住友銀行から受ける融資は、神戸サステナブルファイナンス・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等に整合しており、DNVはその評価結果がグリーンローンとして適合することを確認した。

*: 当該フレームワークは、神戸市が神戸市内全域の脱炭素化を推進するため「神戸市地球温暖化防止実行計画」、「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」に基づき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・オピニオンを取得している(報告番号: PRJN-972479-2025-AST-JPN-01)。

なお、今回のグリーンローンの対象活動は、「神戸港港湾脱炭素化推進計画」で定められる適格クライテリアを満たすものである。

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: 阪神国際港湾株式会社
- 対象融資: 阪神国際港湾株式会社 グリーンローン
- 対象活動: 回生機能付電動コンテナクレーン製作据付工事
(神戸港ポートアイランドコンテナターミナル)

Place and date:
Kobe, 31 March, 2026

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 Kanedome

サステナビリティ・サービス統括部
プリンシパル/プロジェクトマネージャー
金留 正人

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、阪神国際港湾株式会社とは事実およ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、我々の評価は阪神国際港湾株式会社から提供された情報が正確であることを前提にしており、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 は阪神国際港湾株式会社(以下、借入人)へのアセスメントを通じ、下記を評価・確認した。

要素	キーワード*	DNV 評価結果																	
GL-1 調達資金の使途	a) 神戸サステナブルファイナンス・フレームワークとの整合性	<ul style="list-style-type: none"> DNV は、対象活動(借入人が実施するコンテナクレーンの製作据付)が、「神戸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)で示される大分類(カテゴリー): 「クリーンな輸送」、小分類(適格クライテリア): 「低・脱炭素型荷役機械」に分類され、主に規定されるプロジェクト例として示されるインバータ方式コンテナクレーンに該当するプロジェクトであることを確認した。 																	
	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(温室効果ガス排出削減量(t-CO₂e))として評価されることを確認した(下記表-2 参照)。 																	
	c) プロジェクトの概要	<ul style="list-style-type: none"> 神戸港港湾脱炭素化推進計画との関係性 神戸港ポートアイランドコンテナターミナルは、借入人が管理する神戸港の重要な拠点であり、西日本最大の国際物流拠点として、アジアと世界を結ぶハブ機能を担っている。対象活動は、神戸港港湾脱炭素化推進計画の該当範囲に位置しており、既存のコンテナクレーンを回生機能付電動クレーンに更新するものです。概要を表-1 に示す。既存のコンテナクレーンと比較して 24%の消費電力削減が可能であり、想定される貨物取扱量に基づき、表- 2 の通り温室効果ガス排出量を削減することが期待されている。この活動は、フレームワークにおける「クリーンな輸送」に該当し、地域のカーボンニュートラル実現に貢献するプロジェクトとして位置づけられる。 <p style="text-align: center;">表-1 回生機能付電動コンテナクレーンの主な仕様</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr><td>最大リーチ</td><td>18 列</td></tr> <tr><td>吊り上げ能力</td><td>65t(ツイン)</td></tr> <tr><td>昇降速度</td><td>90-180M/min</td></tr> <tr><td>トローリ移動速度</td><td>240M/min</td></tr> <tr><td>起伏速度</td><td>8min/CYCLE (タッチ時間は除く)</td></tr> </table> <div style="text-align: right; margin-bottom: 10px;">  <p>図-1 コンテナクレーン</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> グリーン性評価結果 今回導入されるコンテナクレーンは、荷下時に発生する回生電力を系統電力として利用できる装置を付帯しており、従来機と比較して 24%の消費電力削減が見込まれている。設置場所は神戸国際コンテナターミナル(拡張工事中)であり、同ターミナルにおける取扱コンテナ数の実績値から試算される温室効果ガス削減量は、本グリーンローン帰属分として 6.5~19.2t-CO₂e/年となる。 温室効果ガス削減量計算方法 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px; width: fit-content;"> $\begin{aligned} \text{温室効果ガス削減量} &= \text{回生機能有無の消費電力量差(コンテナ1個当たり)} \\ &\times \text{コンテナ取扱数} \\ &\times \text{炭素係数} \\ &\times \text{総事業に対するグリーンローン比率} \end{aligned}$ </div> <p style="text-align: center;">表-2 グリーンローン対象プロジェクトと温室効果ガス削減量</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="background-color: #0070C0; color: white;">カテゴリー</td><td>クリーンな輸送</td></tr> <tr><td style="background-color: #0070C0; color: white;">適格クライテリア</td><td>低・脱炭素荷役機械</td></tr> <tr><td style="background-color: #0070C0; color: white;">プロジェクト</td><td>回生機能付電動コンテナクレーン製作据付工事 (神戸港ポートアイランドコンテナターミナル)</td></tr> <tr><td style="background-color: #0070C0; color: white;">温室効果ガス削減量 (計画値)</td><td>6.5~19.2t-CO₂e/年(削減率 24%) (本グリーンローン帰属分のみ)</td></tr> </table>	最大リーチ	18 列	吊り上げ能力	65t(ツイン)	昇降速度	90-180M/min	トローリ移動速度	240M/min	起伏速度	8min/CYCLE (タッチ時間は除く)	カテゴリー	クリーンな輸送	適格クライテリア	低・脱炭素荷役機械	プロジェクト	回生機能付電動コンテナクレーン製作据付工事 (神戸港ポートアイランドコンテナターミナル)	温室効果ガス削減量 (計画値)
最大リーチ	18 列																		
吊り上げ能力	65t(ツイン)																		
昇降速度	90-180M/min																		
トローリ移動速度	240M/min																		
起伏速度	8min/CYCLE (タッチ時間は除く)																		
カテゴリー	クリーンな輸送																		
適格クライテリア	低・脱炭素荷役機械																		
プロジェクト	回生機能付電動コンテナクレーン製作据付工事 (神戸港ポートアイランドコンテナターミナル)																		
温室効果ガス削減量 (計画値)	6.5~19.2t-CO ₂ e/年(削減率 24%) (本グリーンローン帰属分のみ)																		

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適合するプロジェクトを評価するため、指定の書式に沿ったプロセスを適用していることを確認した(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) 環境および社会への配慮	・ DNV は、対象プロジェクトがフレームワークで定める除外クライテリアのいずれにも該当しないことを確認した。
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を適切に管理する方法を確認した。
	g) 未充当資金の管理運用方法	・ DNV は、本グリーンローンに関して、借入人に未充当資金が発生しないことを確認した。
GL-4 レポートニング	h) 定期レポートの実施	・ 借入人は、グリーンローン実行から 1 年後に金融機関に対して、資金充当状況および環境改善効果を報告する。金融機関はその内容を確認し、神戸市へ報告する予定である。

要素	キーワード*	DNV 評価結果
CTF-1 神戸市のクライメート・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	・ DNV は、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の定める環境目標と整合し、温室効果ガス排出削減に関し科学的根拠のある長期目標および中期目標を設定していることを確認した。
	b) カーボンニュートラルに向けたガバナンス体制	・ DNV は、神戸市がトランジション戦略の実行に係るガバナンスとして、神戸市環境保全審議会、脱炭素先行地域推進協議会、および神戸港港湾脱炭素化推進協議会を定期的開催し、プロジェクトの進捗管理や計画見直し等取り組みのフォローアップを行う仕組みを構築していることを確認した。
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	・ 神戸市は 2050 年度カーボンニュートラルを目指した神戸市地球温暖化防止実行計画を策定しており、その中で脱炭素に向けた 6 つの重点施策を定め、市民の脱炭素ライフスタイルの転換から産業の脱炭素化まで、市内の排出プロファイルの削減方法を明確に示していることを確認した。
	d) 気候変動関連シナリオ	・ DNV は、神戸市のトランジション戦略が、パリ協定 1.5°Cシナリオに基づく分析結果から得られたリスクおよ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した。
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	・ DNV は、神戸市のトランジション戦略が、パリ協定と整合する科学的根拠のある温室効果ガス削減目標および経路によって定められていることを確認した。
	f) 重要な排出スコープの考慮	・ DNV は、神戸市のトランジション戦略は、Scope1、2 を含むものであることを確認した。
CTF-4 実施の透明性	g) 投資計画	・ DNV は、神戸市が毎年度予算編成し、温室効果ガス削減目標の達成に取り組んでいくことを確認した。 ・ DNV は、各事業者の具体的な投資内容について、神戸市が事業ごとに企業等の名称や実施期間等を守秘義務の範囲内で Web サイトに掲載することを確認した。
	h) 成果とインパクト(公正な移行含む)	・ 神戸市のトランジション戦略実行に必要な投資およびプロジェクトを、「神戸市地球温暖化防止実行計画」、「脱炭素先行地域計画書」、「神戸港港湾脱炭素化推進計画」に基づき、適切なタイムラインで実行することを確認した。
	i) ファイナンスの実行・管理	・ 神戸市のトランジション戦略実行に必要な投資およびプロジェクトを、「神戸市地球温暖化防止実行計画」、「脱炭素先行地域計画書」、「神戸港港湾脱炭素化推進計画」に基づき、適切なタイムラインで実行することを確認した。

*キーワード：グリーン/トランジションを実行・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。