

SAFを活用した航空サービスの需要創出 に向けた枠組案

2026年7月22日
GX推進機構

01

**SAFを活用した航空サービスの需要創出
に向けた枠組**



本枠組の目指すところ（型枠、再掲）

（SAFの需要創出に取り組む意義）

- ・ 原油など化石燃料に頼らず国産原料での製造も可能かつ、エネルギー安全保障に資する燃料
- ・ 今後も航空分野では排出量の増加が見込まれる中、航空分野のネット・ゼロに向けてはSAFが切り札

（製造設備FIDに向けて）

- ・ 2030年のSAF大規模供給に向けて製造設備のFIDが急務
- ・ 早期FIDに向けて需要の見える化が必要



- ・ 国産SAFを活用した航空サービスプログラム（特に法人向け）について、“**GXに資するもの**”（環境価値）・“**法人需要家にとっての価値を提供するもの**”（機能価値）を評価し、**ラベルを付与する枠組**を構築する。
- ・ 当該航空サービスプログラムの普及に向けて、**積極的に調達を行う需要家企業群を形成し、需要の見える化を図る。**
- ・ **将来的には一般消費者への価格転嫁を見据えた機運醸成**につながるような枠組を目指す。

本資料の論点

- SAFを活用した航空サービスの需要創出に向けた枠組を構築していくにあたり、当機構において枠組の骨子や各項目における方向性を整理。
- 各種論点をお示ししているが、**第1回WGでは本骨子について議論**いただいたうえで、**次回以降のWGでは枠組の詳細についても議論**いただきたい。

(特に意見をいただきたいポイント)

- 本枠組の立ち上げに当たっては、既に取組が進められているエアラインが提供する**法人プログラムをベースに評価手法を検討**していく形でよいのか。
- 本枠組の評価軸は環境価値、機能価値の2軸でよいのか。

本評価枠組の骨子（案）

- 本評価枠組の名称：GX Sky Label
- 本枠組の概要：国産SAFを活用した航空サービスプログラム（特に法人向け）について、“GXに資するもの”（環境価値）・“法人需要家にとっての価値を提供するもの”（機能価値）を評価し、ラベルを付与する枠組を構築。
- 本枠組の評価軸
 - 環境価値：国産SAF・輸入SAFの混焼率、GHG排出量の基準、原料のトレース等
 - 機能価値：フライト利便性向上、需要家のブランディング向上、一般のフライト利用者へのSAFに関する認知向上、関連企業のサービス等における優遇措置 等
- 評価スキーム：事務局の設置、有識者による審査等
- 評価枠組の開始時期：2027年度～
- 企業表彰：SAF普及への貢献度が高い企業の表彰、ランキング
- 政府側の取組との連携：GX率先実行宣言など
- 需要家企業群形成：需要拡大に向けた活動

02



本評価枠組の名称・概要について



本評価枠組の名称・概要について（論点）

【名称】

- ・ 本評価枠組に沿って設計された航空サービスには、その証としてラベリングが可能となることを前提に、枠組名称を“**GX Sky Label**”とする。

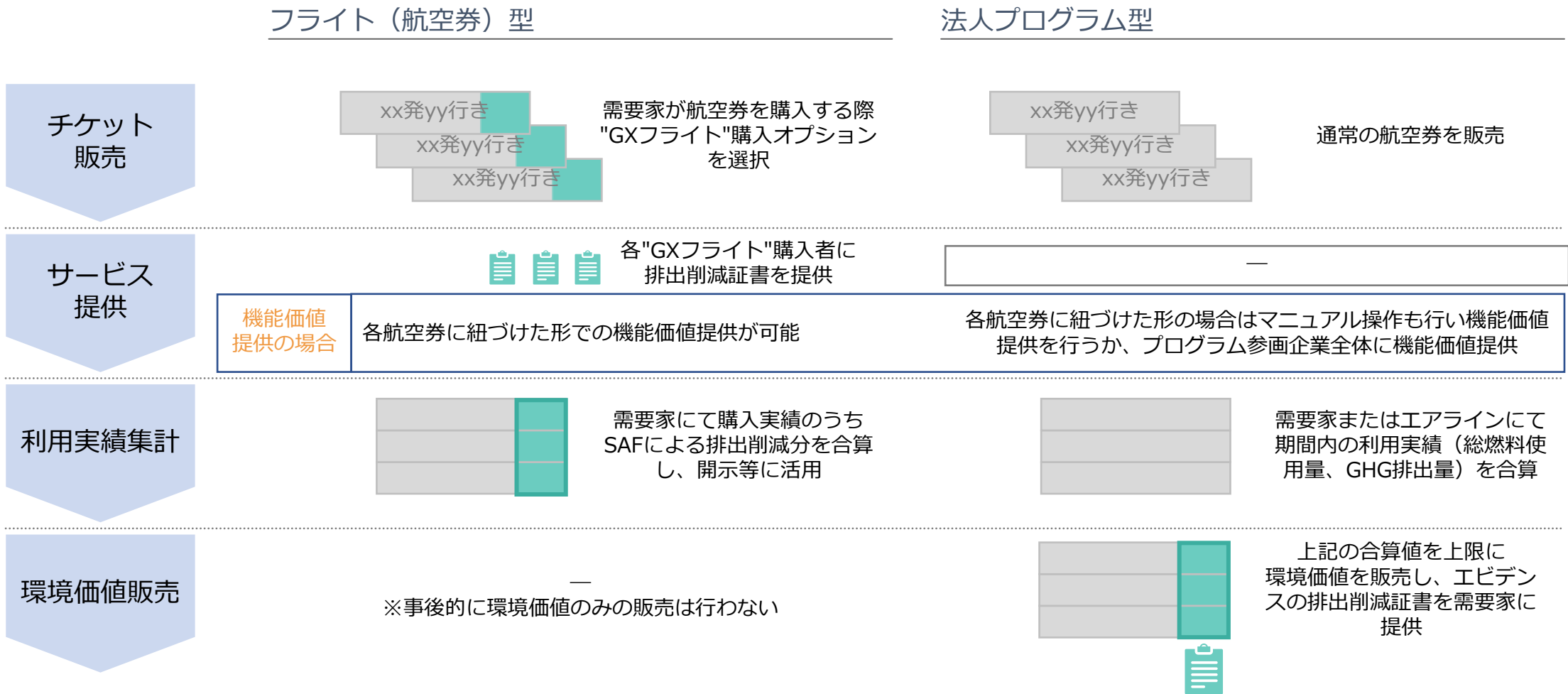
【概要】

- ・ 国産SAFを活用した**航空サービスプログラム（特に法人向け）**※について、“GXに資するもの”（環境価値）・“法人需要家にとっての価値を提供するもの”（機能価値）を評価する枠組を構築する。

※本枠組の立ち上げに当たっては、既に取組が進められている法人プログラムをベースに航空会社側でサービス設計が進められるよう、評価手法を検討していく。

フライト（航空券）型と法人プログラム型のプロセス比較

- フライト型と法人プログラム型が存在すると想定。環境価値の販売タイミングが航空券型になるのが前者、後者は期間の利用実績の集計後に販売を行う。



(参考) 既存の法人プログラムについて

- 国内航空事業大手2者が既に法人プログラムによるSAFの環境価値を提供中。
- 現行プログラムをベースとすることで、スムーズな立ち上げが可能か。

	JAL Corporate SAF Program (日本航空)	SAF Flight initiative (全日本空輸)
開始年	2024年	2021年
環境価値付与プロセス	- 各会員企業の年間の航空利用実績（人・km、トン・km、燃料使用量、GHG排出量）を集計 - 各会員企業からニーズ（SAF使用量、脱炭素向け予算、GHG排出削減量）に合わせ購入希望量を伝達 - エアラインがSAF利用による排出削減証書を相対で販売	
参画企業	13社以上 株式会社近鉄エクスプレス、横河電機株式会社、一般財団法人 運輸総合研究所、アルプスアルパイン株式会社、ケイライン ロジスティックス 株式会社、成田国際空港株式会社、PwC Japan合同会社、商船三井ロジスティックス株式会社、NIPPON EXPRESSホールディングス株式会社、コスモエネルギーホールディングス株式会社、浦安D-Rocks（株式会社NTT Sports X）、札幌通運株式会社、大和証券グループ	22社以上 伊藤忠商事株式会社、野村ホールディングス株式会社、一般財団法人運輸総合研究所、PwC Japan 合同会社、株式会社三井住友銀行、コスモエネルギーホールディングス株式会社、株式会社近鉄エクスプレス、日本通運株式会社、郵船ロジスティックス株式会社、三井倉庫エクスプレス株式会社、株式会社ペガサスグローバルエクスプレス、伊勢湾海運株式会社、株式会社OCS、Asian Express Service株式会社、西日本鉄道株式会社、株式会社アルプス物流、株式会社日新、佐川急便株式会社、株式会社丸和運輸機関、ケイライン ロジスティックス 株式会社、京セラ株式会社、株式会社阪急阪神エクスプレス
備考	機能価値の提供なし	
	旅客・貨物 ¹ の両方が対象	

1. ANAは2023年より貨物輸送の参画企業をフォワーダーに加え荷主企業も含む

出典：各種公開情報；GX推進機構調査；BCG

(参考) SAFに関する法人プログラムの例 (日本航空)

1. SAF製造・供給

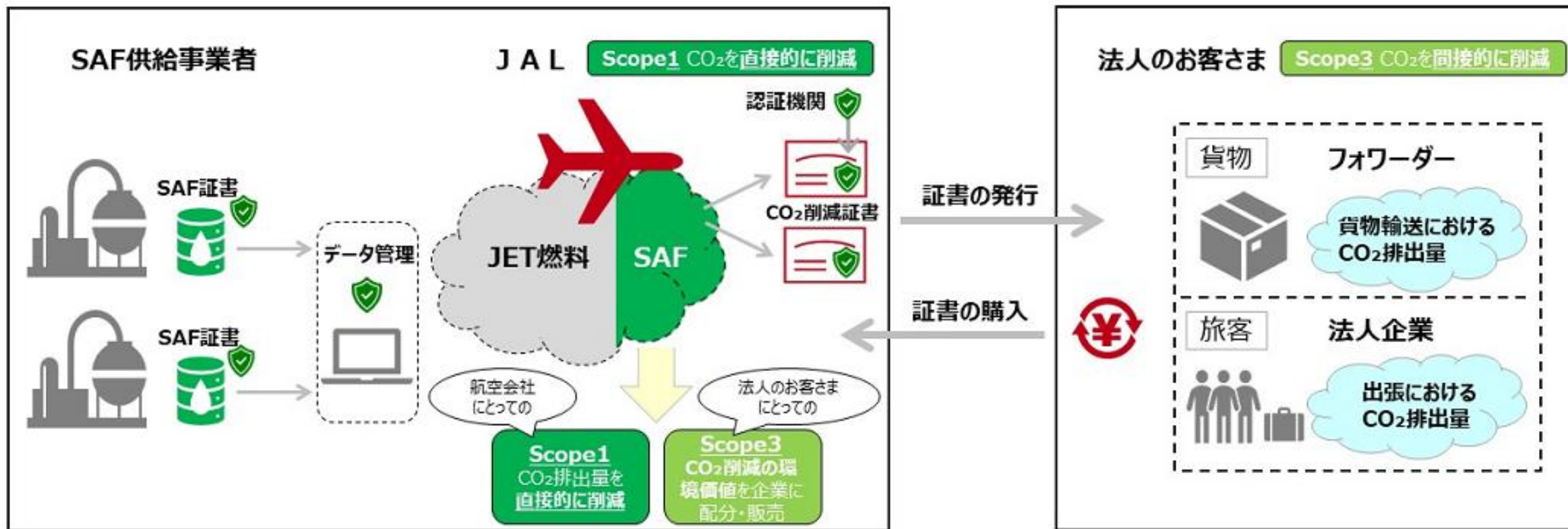
供給事業者から購入したSAFによるCO₂削減量を算出してデータ管理

2. SAFの使用 (CO₂削減 = 環境価値発生)

SAFの活用によるCO₂削減の環境価値を第三者機関の認証を受けた証書として発行

3. 環境価値の販売

航空利用実績よりCO₂排出量を可視化し、CO₂削減証書を希望する企業に販売



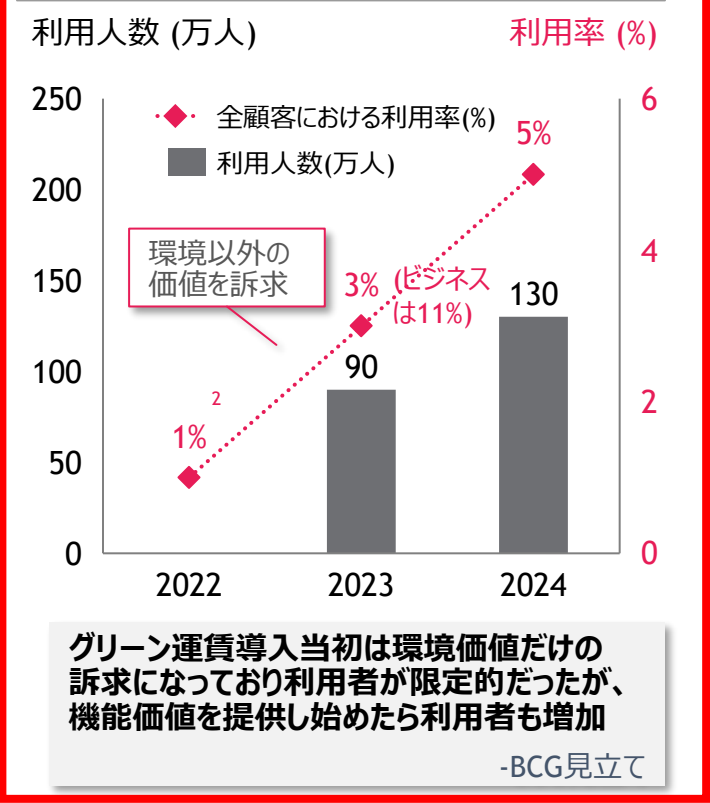
(参考) 海外事例：Lufthansaの取組（1/2）

- 欧州の大手航空会社LufthansaはEU規制に準拠した強制的な環境サーチャージと、「飛び恥」対策として導入された任意選択式のグリーン運賃を導入。
- 環境価値だけでなく機能価値を合わせて提供することで利用者増加。

価格転嫁メカニズムの内訳

	導入背景	削減手段	対象路線	長距離便の金額上昇幅 ¹	
環境 サーチャージ	EU規制(ReFuelEU Aviation)に対応するため2025年1月から一律に転嫁 • 2025年からEU発便はSAF2%以上の混合が義務	SAF 100%	EUおよび英国、ノルウェー、スイスからの出発便	エコノミー	€6-12 (+1-2%)
				プレエコ	€9-18 (+0.8-1.6%)
				ビジネス	€18-36 (+0.7-1.4%)
				ファースト	€36-72 (+0.7-1.4%)
グリーン運賃	環境対応を求める顧客の要請に応じ23年2月から選択式で導入	 SAF 20% クレジット80%	全路線 • 22年の実証導入は北欧のみ • 23年2月からEU圏内に拡大 • 24年からは一部大陸間路線に拡大 • 利用人数の増加を受け、25年からは全路線に拡大	エコノミー	€120 (+21%)
				プレエコ	€200 (+18%)
				ビジネス	€270 (+12.5)
				ファースト	€520 (+12%)
		他 SAF 10% クレジット90%			

グリーン運賃の導入実績



¹ 2025年7月時点のフランクフルト→ロサンゼルス便にて、環境コストサーチャージは公表されている上乗せ額をBasic価格と比較した値、グリーン運賃はグリーン価格をBasic価格と比較した値を記載； 2. EU圏における環境価値が価格転嫁された航空券を利用した人数
出典：各種公開情報；GX推進機構調査；BCG分析

(参考) 海外事例：Lufthansaの取組 (2/2)

- グリーン運賃普及のために、個人顧客にはマイレージや予約変更の柔軟性といった価値提供、法人顧客にはScope3対策に加えてブランディング支援等を訴求して年間契約。

		個人顧客向け	法人顧客向け	本邦航空会社向けの示唆
KSF	需要家の航空券購入に関する関心	環境意識が高く「飛び恥」の認識がある 収入による差は見られないが、飛行機自体の利用頻度が低い人からの需要は大きい —BCG見立て		法人・個人顧客によって導入促進の重要KSF(Key Success Factor)は異なる - 個人向けでは環境以外のベネフィットの導入が不可欠 - 法人向けでは従来の出張利用契約と紐づけたマーケティングが有効
	環境以外の価値提供	経済性および機能性ベネフィットの付与 - マイル及びポイントの付与 (通常比+10~20%の追加付与) - 無料の予約変更 ※過去には優先搭乗、預入荷物の優先受取も提供	ブランディング支援およびコストメリットの提供 - SAF導入プログラム利用企業をプレスリリースで公表 - SAF費用が年額料金に固定されるため潜在的に安価で提供	
	マーケティング・営業	購入機会におけるマーケティング強化 - 航空券予約画面でのビジュアル向上 - 長期休暇などのハイシーズンと合わせたキャンペーンの実施	従来のビジネス利用と合わせた導入営業 - SAF導入パッケージを法人向けに拡張 - 出張等の目的において直接の年間契約を提携	
	情報開示	環境対策プロジェクトの詳細一覧の開示 クレジットの出所、具体的なCO2削減量、SAFの置換率の提示		

03 | 本枠組の評価軸について



本枠組の評価軸について（論点）

- 本枠組の評価軸については、SAFの活用を促進するための“**環境価値**”と需要家企業群を形成していくための“**機能価値**”の**2つの評価軸を設ける方向**とする。
- **環境価値**については、国産SAF・輸入SAFの混焼率、GHG排出量の基準、原料のトレーサ等が論点として考えられる。一方で、現在政府側で高度化法におけるSAFの供給目標やSAF利用側の導入促進策が検討されており、**政府側の議論の結果を参照する形で、本枠組の評価軸を設定する。**
- **機能価値**については、需要家企業の購入意欲を高めるものとなるよう、例えば、**フライト利便性向上、需要家のブランディング向上、一般のフライト利用者へのSAFに関する認知向上、関連企業のサービス等における優遇措置等**を評価できるような枠組にする。

環境価値・機能価値の評価軸（たたき台）

【環境価値（企業のScope 3 排出量削減価値）】

- 国産SAF・輸入SAFの混焼率 or GHG削減率
- 一定の基準をクリアしたSAFの活用（例：CORSIA規定のクリア、第三者認証による証明）

【機能価値（環境価値以外の訴求価値）】（複数クリアすべきなのかも論点）

- 需要家のフライトサービスの利便性向上に関する取組
（例：ルフトハンザ航空においては個人顧客向けにマイル及びポイントの追加付与・無料の予約変更を提供）
- 需要家のブランディング向上に資する取組
（例：ホームページへのロゴ掲載、購入企業のプレイアアップ）
- 一般のフライト利用者へのSAFに関する認知向上に向けた取組
（例：機内・空港内での広報、優先搭乗の際のアナウンス）
- 関連企業のサービス等を利用する際の需要家への優遇措置
（例：EC・オリジナル製品割引、ホテル・宿泊割引）

需要家候補企業への機能価値に関するヒアリング

【肯定的な意見】

- 出張する個人に対してメリットがある機能価値自体（ラウンジ利用、優先搭乗等）は好意的に受け止め。
- また、広報や予約変更無料などの企業としてコストメリットがある話は、コーポレート担当の説得材料の一つとして好意的に受け止め。
- また、出張利用者個人がメリットを受けられるものよりも企業としてメリットを受けられるものを望む傾向にある。

【否定的な意見】

- コスト負担は平等に、エアラインに過度な負担がかからない形にすべき。
- 出張する個人に対してメリットがある機能価値は実際に企業が需要家になる際のメリットにはなりづらい（すでに法人契約で享受しているものもある）。
- 個人への機能価値だと出張者だけが得するよう見え、社内でハレーションが起きる可能性がある。

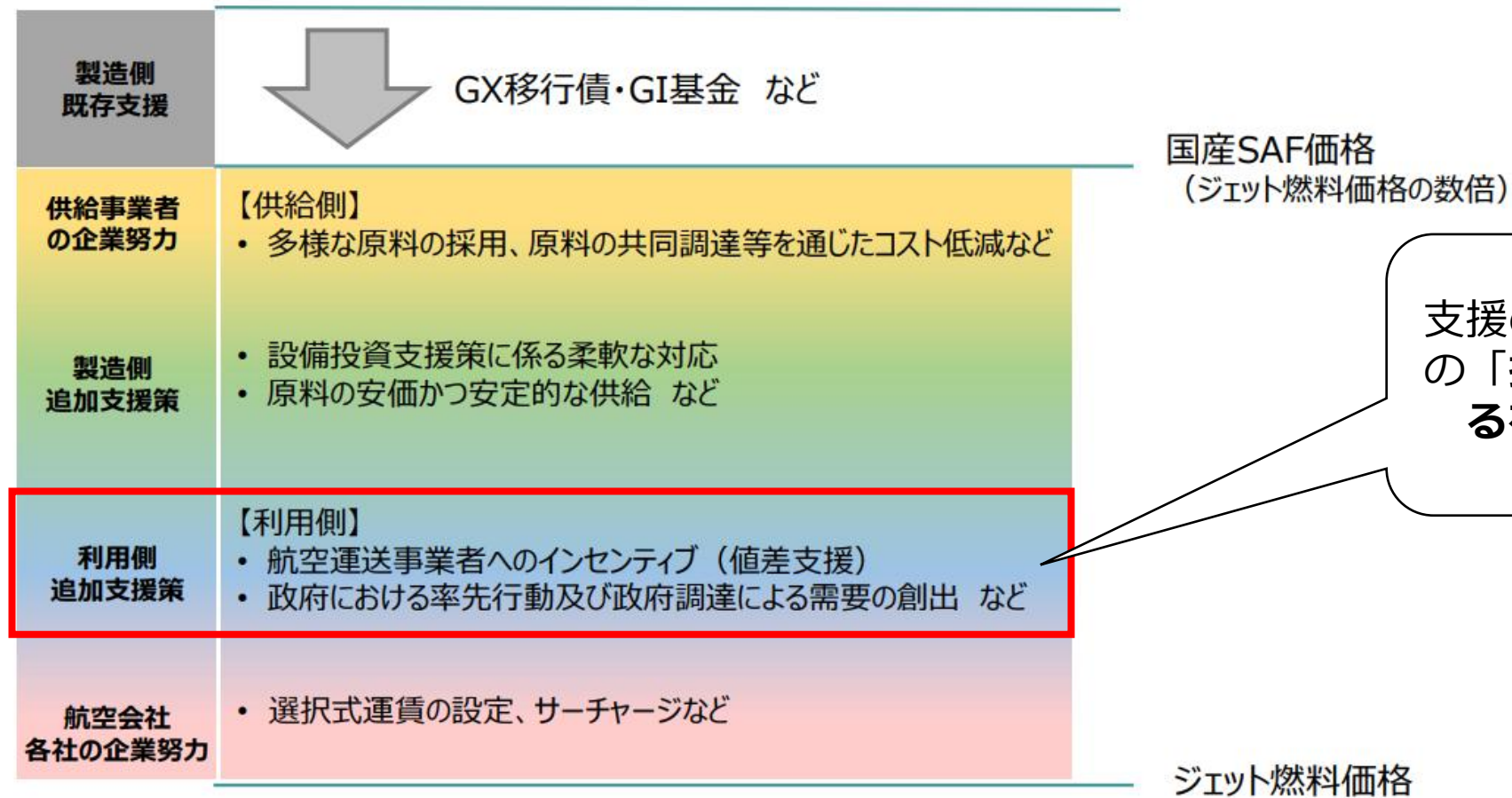
(参考) 国土交通省における利用の支援制度検討

SAF導入による追加的な費用負担について



出典：持続可能な航空脱炭素化に関する有識者会議第1回（令和8年4月8日）

- 世界的な建設・原料コスト等の上昇に伴い、GX移行債等の支援を措置してなお、国産SAFは高価な見通し。
- 航空脱炭素のみならずエネルギー安全保障の観点からも国産SAFは重要であるものの、一事業者による取組には限界があることから関係者それぞれの更なる努力が必要。
- 持続可能な仕組みとする観点から、理解を得つつ、広く利用者にも一定の負担を求める公的な制度を検討する必要。



支援のあり方について、国土交通省の「**持続可能な航空脱炭素化に関する有識者会議**」において検討中

(参考) 資源エネルギー庁におけるSAF供給目標量の検討

出典：資源・燃料分科会 脱炭素燃料政策
小委員会第16回（令和6年9月30日）

1. SAFの供給目標量について

- 2023年5月の官民協議会中間とりまとめまでの議論では、需要側のニーズを踏まえ、少なくとも航空燃料消費量の10%をSAFに置き換えることを前提とした“GHG削減効果より導入量”に着目した考え方であった。
- 他方、SAFを巡る国際動向として、例えば、ICAO CORSIA（※1）では、2019年のCO2排出量（基準排出量）をベースラインとして、2024年以降は、2019年のCO2排出量の85%以下に抑えろといった削減量に着目した目標が設定されている。
- また、2023年11月に開催されたCAAF3（※2）において、航空分野における脱炭素の主要な手段であるSAFの利用促進のため、2030年までにSAFにより、5%の炭素削減を目指すグローバルな削減目標が新たに合意された。

- こうした国際動向も踏まえ、今後、我が国で供給するSAFについては、これまでの考え方のようにジェット燃料からSAFへの量の置き換えに留まらず、将来的なe-SAFの普及も含めた、より炭素削減価値の高いSAF供給を促すために、GHG削減効果も考慮したGHG削減量で評価していくことが必要ではないか。

- このため、今回の告示において我が国全体で目指す供給目標量は、「2019年度に日本国内で生産・供給されたジェット燃料のGHG排出量の5%※相当量以上」としてはどうか。

※2019年度に日本国内で生産・供給されたジェット燃料 × SAFの混合率10% × GHG削減効果50%相当

国内におけるSAFの供給目標については、「エネルギー供給構造高度化法」において供給目標量を設定すべく、検討が進められているところ。

（※1） CORSIA, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

（※2） ICAO主催の代替燃料に関する第3回会合（CAAF/3）：The third Conference on Aviation and Alternative Fuels29

(参考) SAF関係の今後の政府側の動き

今後のスケジュールイメージ

出典：持続可能な航空燃料（SAF）
官民協議会（令和8年1月28日）

2026年1月

2026年2月～3月

2026年春～夏

➤ 空港会社・航空会社（外国含む）・石油元売等との個別協議（適宜開催）

エネルギー供給高度化法に基づくSAF供給目標量（案）の見直しに関するスケジュール

第8回 官民協議会

導入促進
2～3回程度開催

製造WG
2回程度開催

第9回 官民協議会

脱炭素燃料政策小委

エネルギー
供給高度化
法に基づく
SAF供給目
標量の法制
化作業開始

利用側に係る各種制度創設検討に関するスケジュール

第8回 官民協議会

導入促進
2～3回程度開催

第9回 CO₂検討会

第1回 有識者検討会

第9回 官民協議会

検討会におけ
る議論を踏ま
えた制度設計

遅くとも、エネルギー供給高度化法に基づくSAF供給目標量（案）の見直し後の制度開始までには利用者負担制度を開始すべく、迅速かつ集中的に有識者検討会にて議論をする。

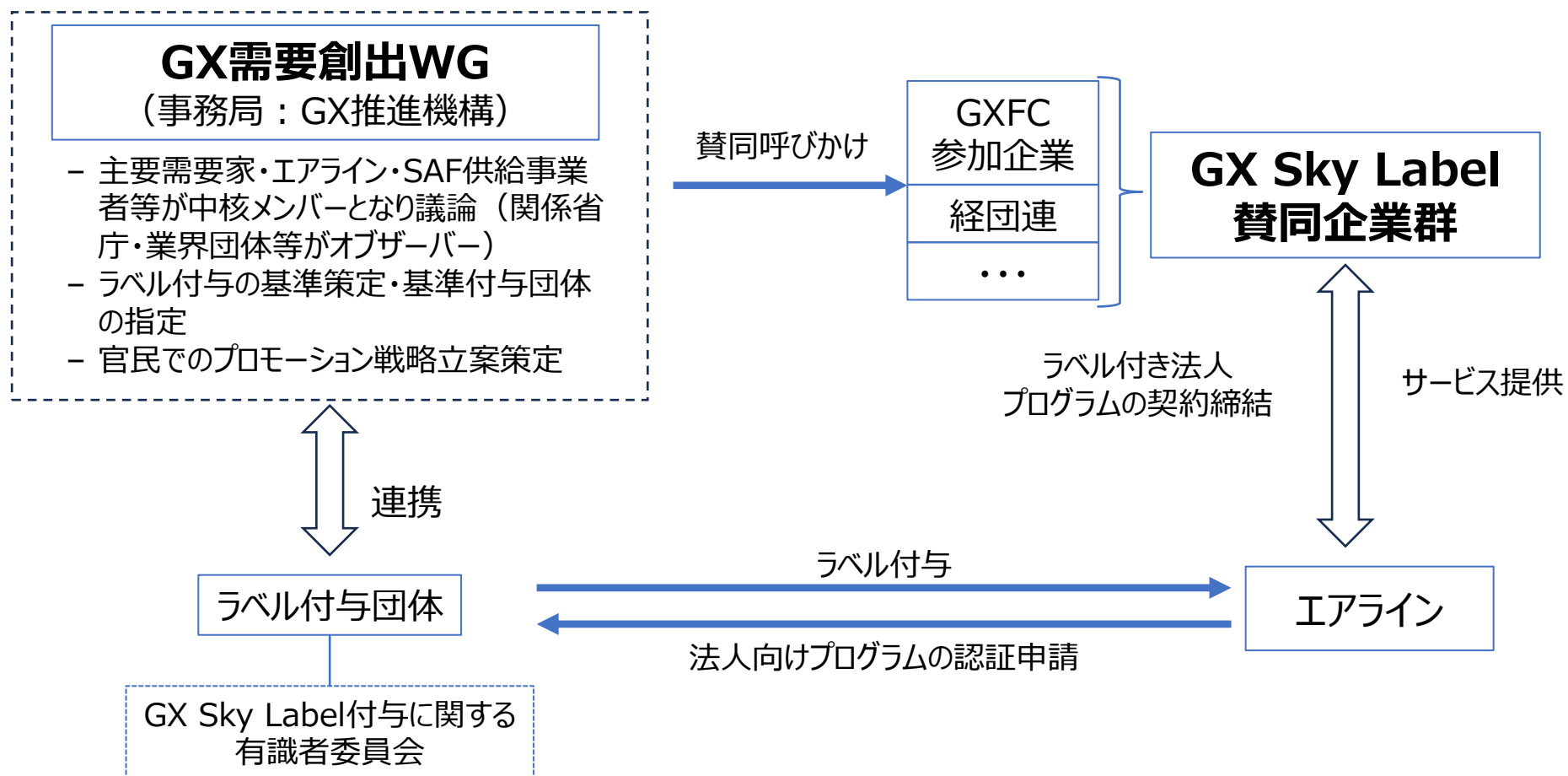
【議題】①これまでの議論、②諸外国事例紹介、③既存制度紹介、④サプライチェーン毎の役割 等
【開催日数】1-2ヶ月に1回程度開催予定

04 | 本枠組のスキーム等について（次回以降検討）



本枠組のスキームについて（たたき台）

- ・ 今後策定する要件に合わせ航空会社がSAFを調達・商品開発（航空サービスプログラム）し、事務局経由で有識者委員会に申請。
- ・ 有識者委員会で評価基準を満たすと判断された場合、航空会社がラベル付き商品の提供が可能。



05



その他の論点

(政府側との連携、需要家企業群の形成など)



購入企業のランキング・表彰制度のGXリーグ検討

- 経済産業省ではGX製品・サービスの調達を行う需要家企業を公表する仕組みを検討中で、対象サービスとしてSAF利用航空券も明示。

3-3 需要創出の優れた取組を行う企業を公表する仕組み

- GX需要創出に向けて、GX製品・サービスの調達及びそれらを使った最終製品の販売に積極的に取り組む企業について、需要創出への貢献度合いや取組の先進性等の観点から表彰する仕組みを検討。
- 表彰方法や表彰基準等の詳細については次々回以降の研究会で論点として取り上げる予定。

<表彰制度の概要案>

目的	GX製品・サービスの調達・販売等を積極的に取り組む企業の見える化と評価向上
対象企業	GX率先実行宣言等の対象製品・サービスの調達・販売等を行っている企業
評価部門	<u>製品の調達、サービスの提供、製品・サービスの販売の4つの部門を想定</u>
評価項目	単年度あたりの <u>製品・サービスの調達・販売の実績額</u> など

<表彰部門のイメージ>

部門	対象業種・企業例	対象製品・サービス例
製品の調達	①重工業メーカー ②自動車メーカー	・ GXスチールの調達
サービスの利用	①コンサル ②商社	・ SAF利用航空券の購入 ・ グリーン配送メ ニューの購入
最終製品・サービスの販売	①航空会社A ②自動車メーカー ③運送会社A ④小売	・ GXスチールを用いた 自動車の販売 ・ SAF利用航空券の販売
部素材（中間）製品・サービスの販売	①鉄鋼メーカーA ②アルミ会社A	・ GXスチールの製造・ 販売

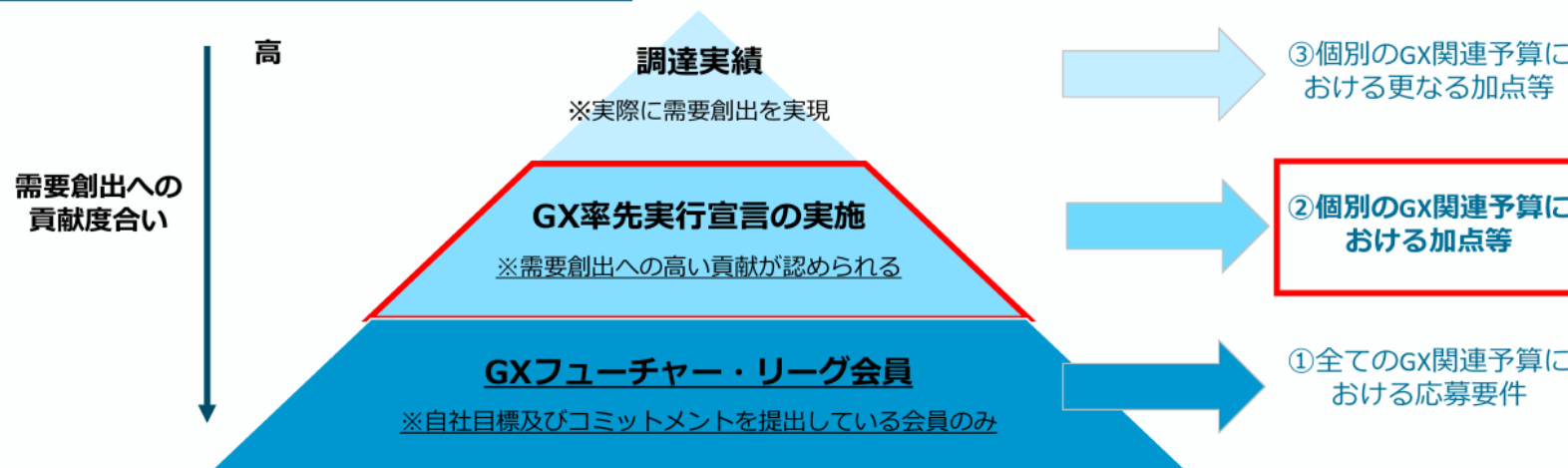
GX需要創出に取り組む企業へのインセンティブ

- 経済産業省ではGX需要創出に積極的に取り組む企業にインセンティブを付与する方向で検討中。

GX需要創出の取組とGX関連予算との連動

- GX需要創出に向けて、貢献度の高い事業者の取組を、インセンティブの付与を通じて後押しし、企業のGX需要創出の取組とGX関連予算との連動を図る施策として、需要創出への貢献度合いに応じて、①予算の応募要件、②個別予算における加点等、③個別予算における更なる加点等の3つの類型に分類。
- ②個別予算における加点等について、見直し後のGX率先実行宣言に基づく「プラチナグレード」を取得した事業者に対して、加点等のインセンティブを付与することとする。
- また、GX率先実行宣言とGX関連予算との連動について、GX関連予算以外への脱炭素に資する予算への拡大も視野に、今後検討を進めていく。

企業のGX需要創出の取組とGX関連予算における取扱い



GX需要創出に取り組む企業へのインセンティブ

- 経済産業省ではGX需要創出に積極的に取り組む企業にインセンティブを付与する方向で検討中。

GX率先実行宣言を活用したインセンティブ付与の基準

- 見直し後のGX率先実行宣言では、対象製品がリスト化され、目標閾値を超える宣言の取組について、宣言製品単位で、事業者ごとに、プラチナグレードを取得する。
- 一方、GX関連予算事業には、特定の製品・サービスの調達に限定される事業もあれば、省エネなど排出削減効果に着目し必ずしも特定の製品・サービスの調達に限定されない事業や委託事業も存在。このため、プラチナグレード取得に対する加点についても、以下のような分類でケース分けを行う。

➤ 特定の製品・サービスの調達に限定される事業

宣言製品を限定して、当該製品のプラチナグレード取得をもって、採択審査における加点要素とする

➤ 特定の製品・サービスの調達に限定されない事業及び委託事業

宣言製品を問わず、プラチナグレード取得をもって、採択審査における加点要素とする

- また、上記の横断的仕組みとは別に、個別の予算事業及び担当部署の判断で、例えば、率先実行宣言を上回る水準の個別製品の調達目標を設定するなど、プラチナグレードに相当する需要創出への貢献であると評価できる場合には、補助率のかさ上げなど更なるインセンティブを付与することも考えられる。
【例：令和8年当初予算ゼロエミッション船等の導入支援事業において、グリーン鉄を一定割合以上活用する場合】

その他（政府側との連携、需要家企業群の形成など）

（政府側との連携）

- ・ 経済産業省では、GX製品・サービスの調達を行う需要家企業を公表する仕組み（ランキング形式、表彰制度）を検討中。
- ・ また、GX率先実行宣言についても経済産業省やGXフューチャー・リーグの別WGにおいて改定に向けた検討が進められるところ。
- ・ **こうした取組と本枠組を連携できるように調整中。**

（需要家企業群の形成）

- ・ 本枠組が組成された後、SAFの供給拡大に向けては一定程度のSAF需要の見える化に繋げていくことが重要であり、賛同企業を増やす必要性あり。
- ・ **今後、本WGでは需要家企業群の形成に向けた活動も行っていく。**

06 | 今後の検討スケジュール



今後の検討スケジュール（予定）

本日（WG第1回）

- GX需要創出の意義の整理
- SAFを活用した航空サービスの評価枠組（評価枠組） 骨子案

9月頃（WG第2回）

- 評価枠組 骨子案（第1回WG議論を踏まえて再掲）
- 評価軸の詳細案

秋以降（WGを1～2回開催）

- 個別論点（評価要件・評価機関等）

年末頃目途

- とりまとめ
- 評価枠組案の決定（決議）

2027年度以降

- 評価枠組の開始
- 評価されたサービスの提供開始