

掲載記事のご報告

| | |
|------|---|
| 媒体名 | 日刊旅行通信 |
| 発行 | 航空新聞社 |
| 発行日 | 2022年12月14日 |
| 掲載箇所 | P1~3 トップニュース |
| タイトル | ★ビジネストラベル急回復、サステナブル対応が一層重要に 日旅GBT、3年ぶりにフォーラム開催 |

★ビジネストラベル急回復、サステナブル対応が一層重要に 日旅GBT、3年ぶりにフォーラム開催

日本旅行・グローバルビジネストラベル(日旅GBT)は、3年ぶりとなる顧客企業向けのビジネスフォーラムを開催した。「成功のための出張、成功のための会合」をテーマに、アメリカンエクスプレス・グローバルビジネストラベル(GBT)アジア・パシフィック副社長兼アジア・パシフィック地域本部長のジョー・サリー氏ら幹部が来日。ビジネストラベルに関する最新情報や、同社が実施した2023年の会議/イベント動向調査の紹介、さらにサステナブルな旅行についての最新情報を紹介した。コロナ禍を経て、企業における対面ミーティングの重要性が増す中でGBTは2023年は出張や会議の数が増加すると見ており、各企業に対しては出張や会議におけるCO2排出量の削減など、サステナブルな取り組みが今後ますます求められると訴えた。

冒頭の挨拶の中で、GBTのサリー氏は「アジア太平洋地区では、一部で入国制限がまだ緩和されてない状況もあり、まだまだ挑戦が続いているが、徐々にビジネストラベルは再開の動きを見せている」と説明。その上で「出張が改めて重視されている。出張はビジネスのエンジンであり、成長の基盤。人を集めてつなぎ、障壁を取り払うことが重要。出張によって新しい機会を生み出すこともできる」と述べ、出張の重要性を強調した。



GBTのジョー・サリーアジア・パシフィック副社長兼アジア・パシフィック地域本部長



日旅GBTのマルコ・ペリッツァー社長

出張に大きな変化「リアルなつながり」へ 安心・安全への配慮、CO2 削減の対応必要

続いて日旅 GBT のマルコ・ペリッツァー代表取締役社長がコロナ後の出張における大きな変化について、「従業員への配慮」「出張者への圧力」「企業文化への注力(ミーティング&イベント)」「サステナビリティへの注力」の 5 点を挙げ、「出張は現在、大きな変節点にきており、長期的な視点を持つ必要がある」と唱えた。

このうち「従業員への配慮」については、リモートワークなど柔軟な勤務体系への移行を指摘。また「出張者への圧力」では、「出張予約の際の重要事項」として、「健康と安全」と答えた出張者がコロナ前は 5%だったのに対し、現在は 40%に急増、「料金」に次ぐ重要事項となったことを紹介。リアルタイムな情報提供や危機管理など、「出張者が安心して出張できる」態勢づくりの必要性を強調した。

「企業文化への注力」においては、コロナ禍により「長い間分散され、デジタルチャンネルだけのコミュニケーションが続いてきた。この数年間で企業文化も変化しており、再びリアルにつながり、企業文化を共有する社内ミーティングが重要となる」と指摘。こうした企業によるミーティングやイベントのリバウンド需要が急増すると予測した。

「サステナビリティへの注力」では、航空業界における脱炭素化の動きを紹介。現在、航空機による CO2 排出量は、世界全体の排出量のわずか 3%に過ぎないが、輸送量の拡大により、2050 年までに 22%にまで膨れ上がるとの予測があり、気候変動への大きな要因になるとして、社会的な圧力が強まっている。

航空各社においては、カーボンオフセットや SAF(持続可能な航空燃料)の使用など、2050 年までに排出量ゼロを目標とする動きを見せており、今後は出張やミーティング、イベント開催においても、CSR(企業の社会的責任)の観点から「CO2 排出量削減に向けたコミットメントが企業に求められる」とした。

こうした出張を取り巻く状況の変化に対して、ペリッツァー氏は「インフラへの投資(ツール、自動化、システム連携など)」「エクスペリエンスの改善(出張者の満足度を高めるブッキングツールなど)」「コンテンツ拡充(ホテルや鉄道、タクシーなど)」「サステナビリティ(CO2 排出量の算出や見える化など)」を進めていく考えを示した。

7 割近くが「1~2 年でコロナ前の水準に」 小規模な社内ミーティングからスタート

次に、GBT のパトリック・ラッシュニャーアリージョナルディレクター、アジア・パシフィックミーティング&イベントが「2023 年のミーティング&イベントの動向」として、GBT が企業に調査した結果を紹介した。同調査には 500 人以上の企業関係者が回答し、うち 118 名がアジア太平洋地区からとなっている。

大きなトレンドとして挙げたのが、「対面ミーティングが再び活性化」「社内ミーティングが主流に」「サステナビリティと DE&I(ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン:多様性)への取り組み」「売り手市場(ホテルや施設の供給拡大)」「費用増加」の 5 つ。

最初の 2 点について、ラッシュ氏は「組織は人が集うことの必要性を感じている。対面ミーティングへの投資の必要を感じている」と説明。調査によると、全体の 68%が「今後 1~2 年以内にコロナ前のレベルに戻る」と回答。また 2023 年においては、88%が対面(50%)、またはハイブリッド(38%)でミーティングやイベントを開催すると答えている。

こうしたミーティングやイベントの特徴において、ラッシュ氏は「質の高いインターナルなミーティングへ必要性が高まっている」と指摘。まずは比較的小規模な出張、ミーティングから需要が伸びていくとの判断だ。

一方、「サステナビリティ」への取り組みについては、全体の 76%が「大事だ」と回答したものの、ミーティングにおける CO2 排出量の削減への具体的な取り組みについて「まだまだ先」といった状況。

また「DE&I」においては、87%が「積極的に取り組んでいる」と回答。ラッシュ氏は「会場の選定など、誰もが安心して参加できる多様性に配慮した対応が今後求められる。ミーティング・オーナーは、自分たちのプログラムが全体的な企業戦略と結びついていることを守らなければならない」と指摘した。

「売り手市場」は、現在は前もつての予約が必至な状況だが、ホテルやベニューが今後数年間でオープンすることによってキャパシティが拡大、より利用しやすくなると予測。「費用増加」は、調査で全体の 65%が「会議費用が増加する」、11%が「2 桁%増で増加する」と回答、費用増への懸念が表れた形だ。

ラッシュ氏はさらに「アジア太平洋地域は、グローバルのトレンドと大きく変わらない傾向にある」と指摘。また昨年 9 月から今年 9 月において、アジア太平洋地域での出張、会議の目的地ランキングとして、コロナ禍により各国で出入国制限が続き、国内出張が増えたことで、第 1 位東京、第 2 位大阪、第 3 位シドニー、第 4 位ソウル、第 5 位台湾となったと紹介した。



GBTのパトリック・ラッシュ シニア
リージョナルディレクター



ヒルトン東京のロジャー・ブランツマ総支配人

ヒルトン、宿泊や会議での CO2 排出量を算出 サステナブルな出張、会議で企業価値アップ

今回のフォーラムでは、会場となったヒルトン東京からロジャー・ブランツマ総支配人も登壇した。ブランツマ総支配人は「トラベル・ウィズ・パーパス」と題し、ヒルトンの CSR(企業の社会的責任)に関わる取り組みを紹介した。同社では、従業員に対する社内的な取り組み、社外へのボランティア・プログラムに加え、宿泊や会議時の CO2 排出量を算出、報告することで、企業やオーガナイザーによる CO2 排出量削減の取り組みをサポートできる点をアピールした。

同社では、2030 年までにホテルから出る廃棄物やエネルギーを半減させる目標を掲げており、それに伴いペットボトルから詰め替え可能なボトルへの移行など、各種取り組みを進めている。そのひとつが、宿泊や会議などのイベント開催

におけるCO₂排出量や廃棄物のレポート。エネルギーや水、そのほか廃棄物などの量を算出、関係組織と組むことにより、カーボンオフセットにも対応する。

ヒルトン側では、こうしたレポートを活用し、カーボンオフセットを行うことで、「カーボンニュートラルな出張、ミーティングが実現可能。参加者にアピールすることで、企業価値も上がる」とメリットを訴えた。

SAF 購入証明「アヴェリア」 シェルと提携、サステナブルな取り組みに

フォーラムの最後には、GBT が石油大手のシェルと、コンサルティング業務を行うアクセンチュアと共同で進める SAF (持続可能な航空燃料)の購入証明ソリューション「アヴェリア」の紹介があった。企業が出張やミーティング等で発生するCO₂排出量を算出、これを削減するため、SAF を購入、使用したことを証明するプログラムで、企業にとってサステナブルな取り組みの一環となるほか、航空業界における SAF 曜日)第の利用増にもつながる効果が期待できる。

アヴェリアの仕組みは、まずは企業でのCO₂排出量に基づき、削減目標を設定。シェルがその目標分に相当するSAFを航空会社に供給することで、企業に対しSAFを購入、使用した証明を与える。厳密にこの出張でSAFが使われたという形にはならないが、透明性の高いブロックチェーンを用いることで、SAF購入の証明の信頼度を確保できる。

現在、使用済みの食用油などをベースに精製されるSAFだが、そのコストは高く、通常の航空燃料の2~8倍とされている。2019年のSAFの使用量は全航空燃料のわずか0.1%未満。まだまだその市場規模は小さく、その分コストが高い状態。航空各社でSAFの実用フライトが少しずつ始まってきてはいるが、その費用負担はどうするのかなど、コスト負担のシステムもいまだ確立されていない。

しかしながら前述の通り、航空移動によるCO₂排出量は確実に上昇。2050年には全体の22%まで占めるとの予測があり、航空各社で2050年でのCO₂排出量ゼロを目標に掲げるなか、SAFへの取り組みは大きな課題となっている。プレゼンテーションでは、SAFの利用により80%、また出張規定の見直しや鉄道などサステナブルな手段の選択により30%、カーボンオフセットで20%、トータル100%の削減は可能としている。

* 本記事の著作権は発行者に属します