



グローバル 四半期動向レポート

2022年第3四半期

作成: FCMコンサルティンググローバルチーム

- Felicity Burke
- Ashley Gutermuth
- Juan Antonio Iglesias



レポートの概要

FCMコンサルティングによる本四半期レポートは、2022年7～9月（第3四半期）における出張について、FCMでの予約から得たグローバルデータ、および2022年10月18日時点のシリウム社（Cirium）による航空データを利用しています。

航空運賃の変動に関しては、いずれの税も考慮していません。

地域ごとの宿泊施設の平均客室料金は、FCMとFlight Centre Travel Groupでの企業予約のデータを利用した平均予約料金です。予約料金の推移は、季節性、需要と供給、企業予約のリードタイム、予測の難しい為替レート変動を反映しています。

特に明記されている場合を除き、すべての運賃および料金は米ドルを基準としています。引用されているSTR社のホテルに関するデータと内容は、2022年10月24日時点のものです。

企業が 留意すべき点

2022年第3四半期は、長年において出張のピークであったと言えます。「出張の興奮」を享受する最中で、人、利益、地球のマクロトレンドのバランスを整える必要性が生じました。

FCMコンサルティングの四半期トレンドレポートの本号では、出張の厳しいマクロ経済環境を深掘りしていきます。膨らむコストと、より持続可能な運用が求められるなかで利益を生む必要がある現状は、今後の出張行動にどのような影響を与えるのでしょうか。



出張

2022年第3四半期の主なポイント

1



出張費

燃料費の高騰化、インフレ、供給量減少、供給の減少が続いていることが相まり、出張費が上昇しています。

航空会社は2022年に運賃を段階的に3~5%引き上げており、この傾向は2022年第3四半期まで続く見込みです。ホテル料金は、2022年第2四半期から7~15%上昇しており、2023年まで続くと予測されます。

2



管理費

こうした出張費の上昇傾向においては、企業の調達チームはTMCのパートナーシップを活用する必要性が生じます。

- ・事前購入
- ・出張予算の再検討
- ・サプライヤーが競合しているルートや都市の確認
- ・ピーク時期と人気都市を避ける
- ・物事の転換を恐れない

3



契約

航空会社やホテルと契約している企業においても、新しい傾向が見られます。

管理された優れた出張プログラムは、サプライヤーから報酬を得ることが出来ます。
コスト削減の際には、高額/低額両方の料金で割引を交渉しましょう。NDC、付帯サービス、追加コストに含まれるものを把握しましょう。

4



燃料費の高騰化

ジェット燃料は、1バレル当たり144ドル[^]と、2022年第2四半期のピーク時の175米ドルから31ドル下がっています。

— Jet Fuel Price — Crude Oil Price (Brent)



[^] IATAのFuel Monitorによる、2022年10月14日までの1週間における調査

出張

2022年第3四半期の主なポイント

5



出張者の動向

2022年第3四半期、事前予約日数は世界で平均**25日**でした。長距離国際線の事前予約日数は**40日**（2019年から10日増）に跳ね上がり、これは出張の必要性を表していると言えます。

国際出張と国内出張の割合においては、2022年第2四半期から第3四半期にかけて国際出張が**4%ポイント上昇**（2019年から+5%）となりました。

6



テクノロジー

OBT（オンラインブッキングツール）の活用はこの四半期で**5%**増加し、2022年第3四半期、世界のFCM顧客全体で平均**67%**以上増加しました。

出張者は最適な料金や運賃を探す際に、選択肢が豊富でわかりやすいOBTや出張コンテンツチャンネルを頼っています。OBTは航空会社がNDCコンテンツを推進するにつれより重要になっています。

7



制限緩和

各地域の渡航者は、マスク着用不要（5月）や事前検査不要などの新型コロナによる制限の緩和を経験しています。

2年間にわたる**日本**の入国制限の全面解除や、**香港**の隔離措置の廃止は特筆すべき変化です。なお国外からの**中国**への入国はいまだ許可されていません。

8



需要 ↑↑

世界での航空便の座席利用率は、最も良い時期の**2019年で平均82%**でした。2022年7月[^]の世界の座席利用率は**国際線で85.0%、国内線で81.5%**でした。世界のホテル客室稼働率が現在**67%***ということを見ると、2022年と2023年第2四半期に予測される出張ピーク時の供給量減少を乗り越えるには、出張者は**事前予約**をしておく必要があります。

[^] 2022年9月のIATAによる、航空便の座席利用率に関する調査。 航空会社の座席利用率は、航空会社の旅客輸送容量を測る指標です。飛行した旅客キロに対する利用可能な座席キロの割合で計算されます。

* アマデウス社 (Amadeus) による報告では、2022年7-8月のホテルの客室稼働率は世界平均で67%に到達。

2022年第2四半期から20%増、2019年同時期から20%増でした。

最前線の現場

2022年第3四半期のFCMコンサルティングリサーチ

サステナブルな出張

1

13 CLIMATE ACTION



優先順位

FCMコンサルティングでは、最近のグローバル調査で次のようにクライアントに伺いました。「国連による17の持続可能な開発目標（SDGs）のうち、貴社のお出張プログラムに取り込まれているものはどれですか？」

42%: No.13 気候変動への対策

35%: No.3 健康と福祉

32%: No.12 生産・消費の責任

2



ポリシーの作成

サステナビリティに関するポリシーについての回答は次のとおりです。

- **78%:** 全社的なサステナビリティに関するポリシーがある[^]
- **30%:** 出張プログラムにおけるサステナビリティ戦略がある
- **23%:** 出張サプライヤーのサステナビリティ戦略を評価している
- **31%:** 今後半年の間に、出張ポリシーにサステナビリティに関する項目を追加予定である

3



二酸化炭素を減らす取り組み

地球温暖化対策として、出張の**オフセット、削減、廃止**を実施するかという問いの回答は次のとおりです。

- **27%:** カーボンオフセットプログラムがある
- **11%:** 出張を削減する予定である
- **4%:** 出張を廃止する予定である
- **47%:** 未定

次のステップ: FCMとともに、ESGの計画を進めるための簡単なステップを習得しましょう。

*ESG：環境・社会・ガバナンス

[^] SDGsの貧困/飢饉に関する項目（No.1/No.2）は、企業にとって2022年も引き続き最大の焦点となっています。

航空

2022年第3四半期の主なポイント

1



承認を受ける

出張がすぐに承認されないためにコストが増えてしまう経験をしている出張者もいます。

2022年第3四半期には、非効率的な出張承認手続きによって主に次のような2つの課題が生じました。

- **即時発券**が必要な最安運賃が予約できない。
- **承認に時間がかかる**ため、発券期限が切れてより高い運賃で再予約しなければならなくなる。

2



中国

中国はいまだに制限が厳しく、2年以上にわたって大多数が国外から入国できず2023年までは制限が緩和される予定はありません。

なお2022年、中国の国内線における提供座席数は急増しており、同時期の国際線の座席数は94%減少する見込みであるのに対し、2019年から1%増加となると予測されています。

3



付帯コスト

航空便での出張が回復しつつあるなかで、航空会社の付帯収入が注目されています。付帯収入とは、**手荷物、食事、座席選択、マイレージプログラム**など、航空運賃に含まれないサービスによる収益です。

2021年のCarTrawler社[^]による報告では、全体収益の**50%以上**が付帯収入という**高い成果を上げているLCCが4社***あり、**ユナイテッド航空、デルタ航空**などのフルサービスキャリアでは平均****22%**という結果でした。

[^] 2022年CarTrawler社による付帯収入に関する年報、IdeaWorksCompany実施

* レポートの第1位～第4位: ウィズエアー航空 (56.0%)、フロンティア航空 (54.9%)、スピリット航空 (54.3%)、アレジアント航空 (51.3%)。

** ユナイテッド航空 (22.2%) とデルタ航空 (21.9%) の平均。このレポートの第20位と第21位にランクイン。

航空 - 世界

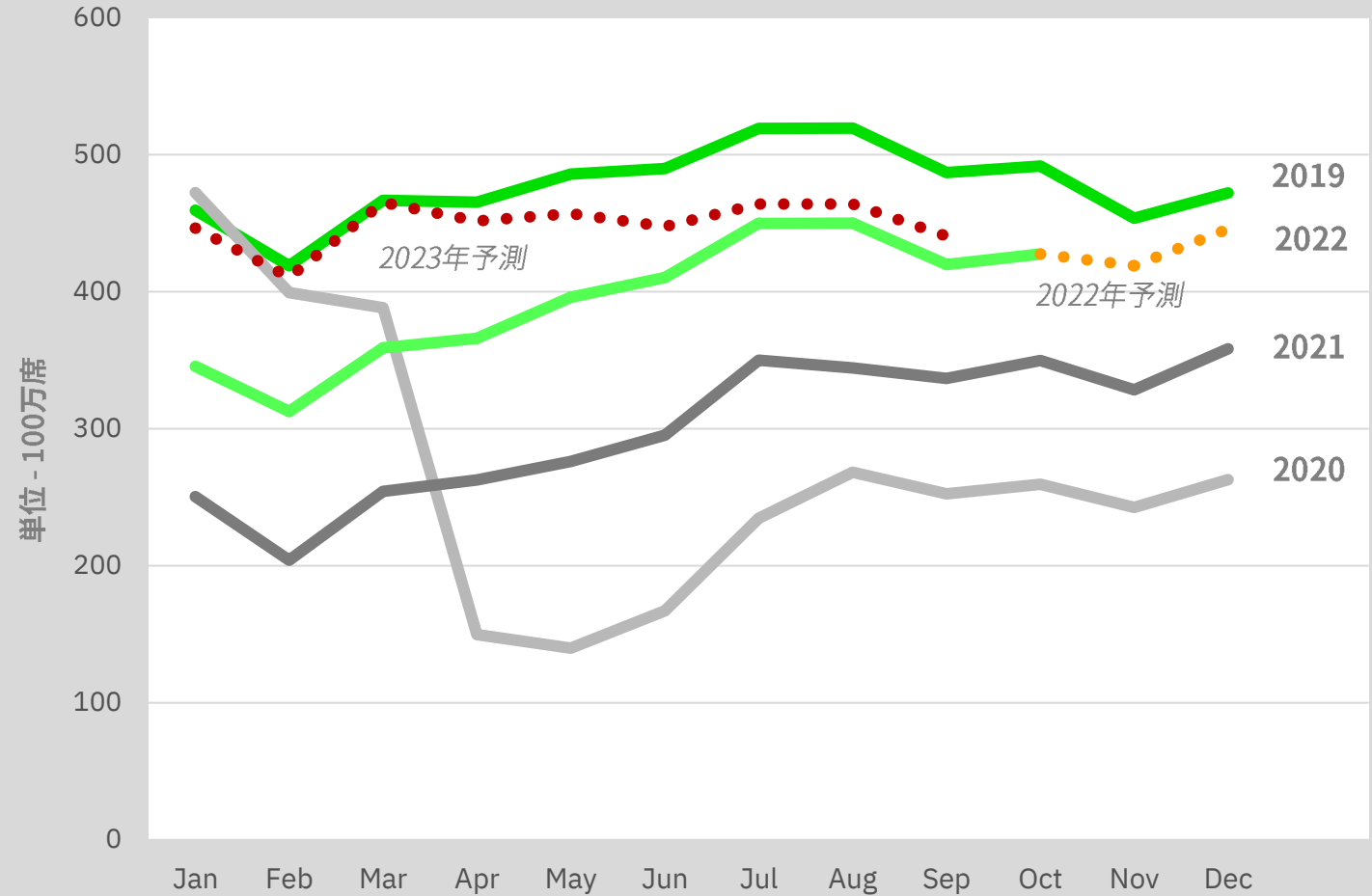
新たな記録

2022年第3四半期、2022年の座席数は新たなピークに達し、2019年と比較するとわずか13%の減少に留まりました。

7月公開の2022年第2四半期レポート以降、年末までに**9460万**席がキャンセルされました。2022年通年では、2019年より**9億2700万席 (-15%)**減少すると見込まれます。

それにもかかわらず、その差は埋まりつつあり、座席数はほぼコロナ前の水準まで戻っています。

世界的な座席数の推移



長期的な航空予測は変わる可能性があります。
そのため、4~6週間先のスケジュールのみで観察することをおすすめします。

FCMコンサルティングアナリティクス (2022年10月18日時点)
出典: シリウム社による航空機の座席に関する調査

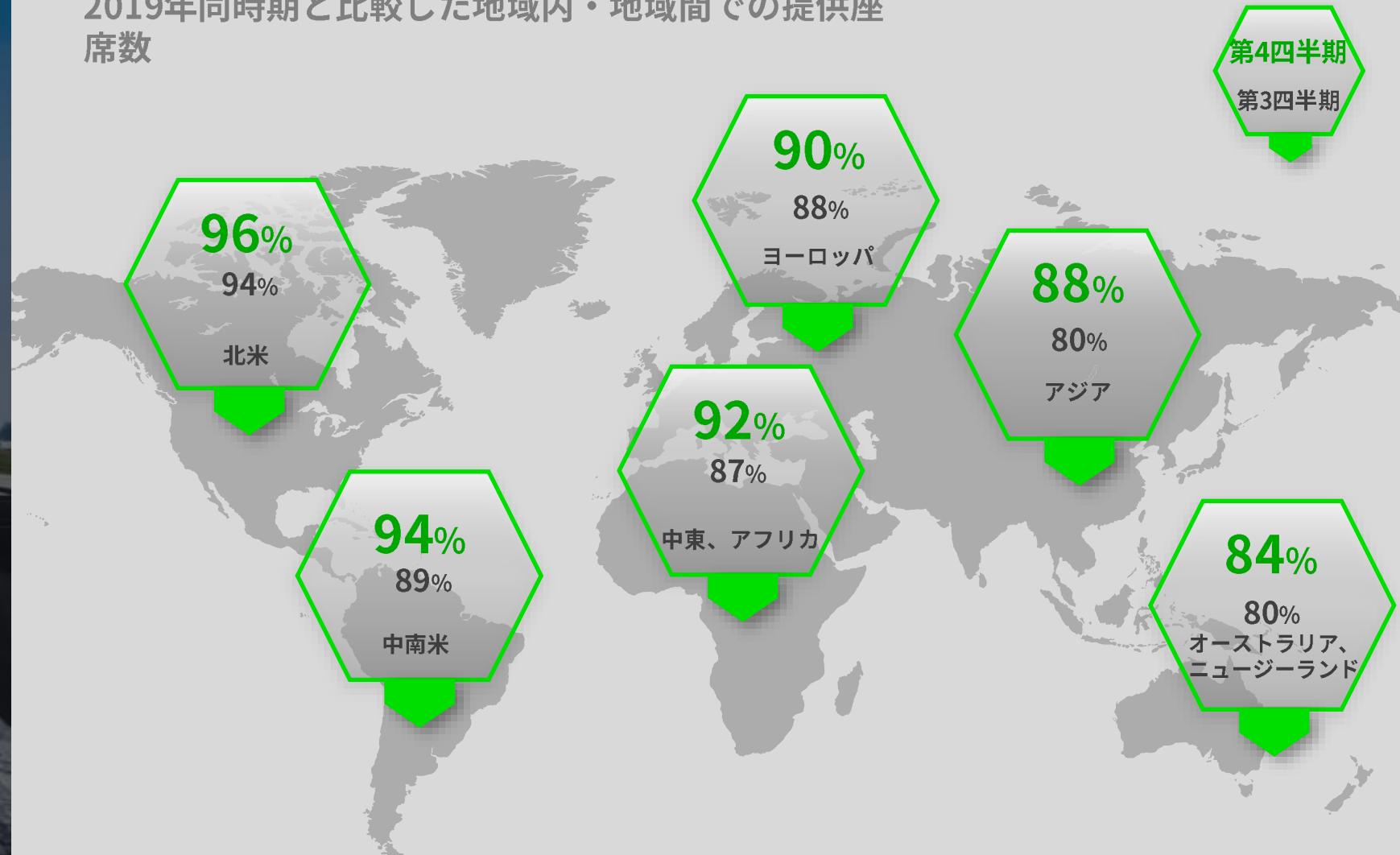
航空 - 地域別

安定的な上昇

北米は第3四半期から第4四半期にかけて、座席数回復のトップを走り続けています。10月には需要の平準化を図るため、多くの航空会社が来たる数か月のスケジュールを削減しました。依然として航空会社と空港スタッフの不足は課題になっています。

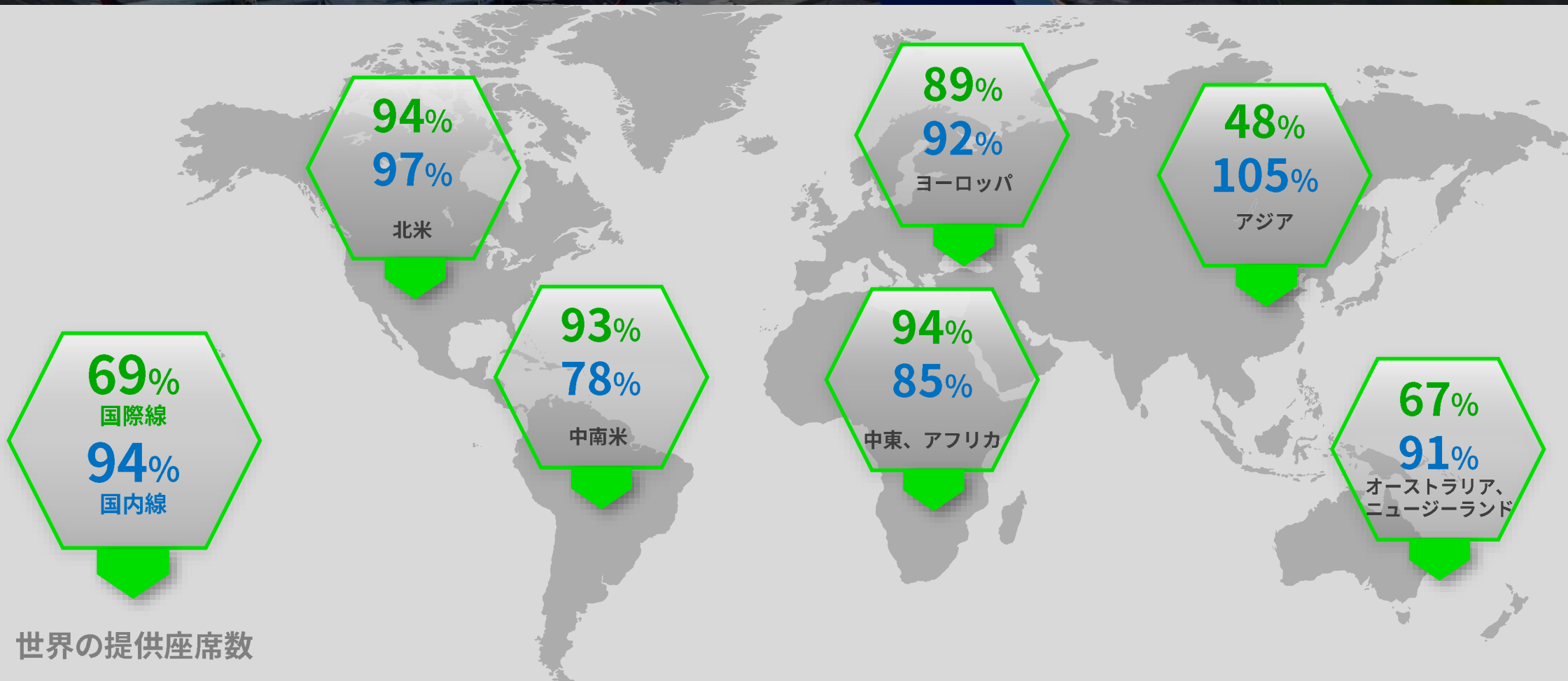
2022年第4四半期の予測では、アジアは最も大きな成長を遂げ、2022年12月には2019年の座席数の94%に到達するだろうと見込まれます。ヨーロッパとオーストラリア/ニュージーランドの成長は引き続き緩やかなままです。

2019年同時期と比較した地域内・地域間での提供座席数



国内線と国内線の座席数

2022年第4四半期と2019年同時期の座席数の割合比較



世界の提供座席数

航空会社の座席数予測

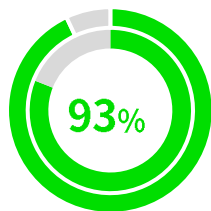
2022年下期と2023年上期
2019年との比較

国内線の便数が多い上位20社の世界の航空会社は引き続き回復傾向にあります。2023年上期において、これらの航空会社では**世界平均で13%の座席数増加**が予測されます。

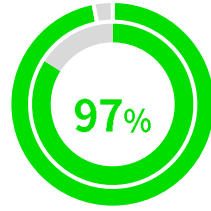
キャセイパシフィック航空、アメリカン航空、ユナイテッド航空は、2023年上期末までに2019年の水準を超える見込みです。

2022年下期（国内）と2023年上期（国外）における航空会社の提供座席数の2019年同時期との比較。
割合は2019年と比較した2023年上期。

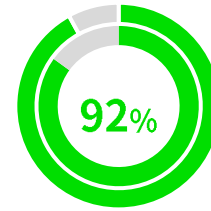
エア・カナダ航空



エールフランス航空



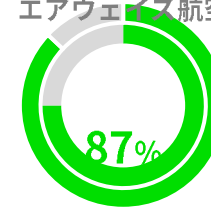
ニュージーランド航空



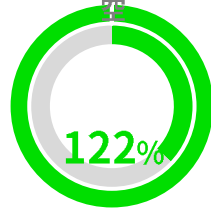
アメリカン航空



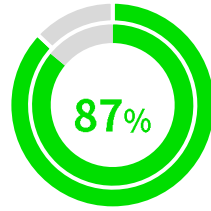
ブリティッシュ・エアウェイズ航空



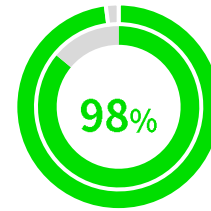
キャセイパシフィック航空



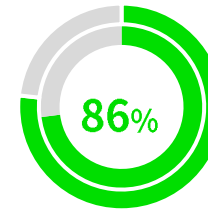
中国東方航空



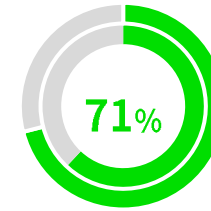
デルタ航空



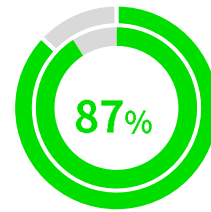
エミレーツ航空



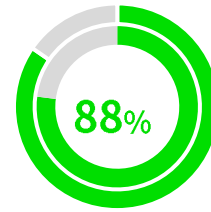
エティハド航空



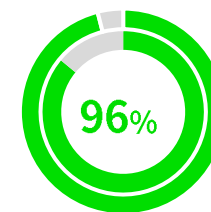
LATAM航空



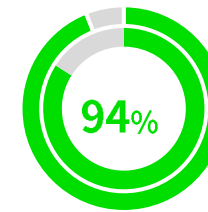
ルフトハンザドイツ航空



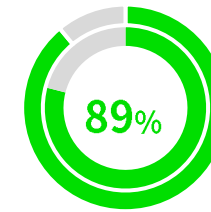
カンタス航空



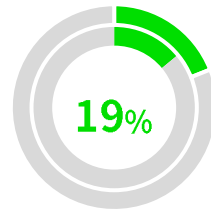
カタール航空



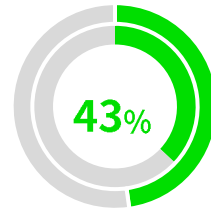
シンガポール航空



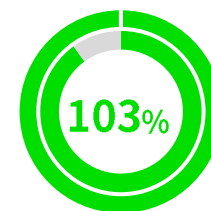
南アフリカ航空



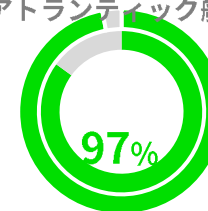
タイ国際航空



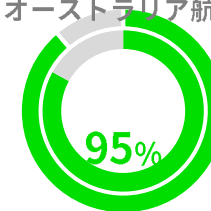
ユナイテッド航空



ヴァージン・アトランティック航空



ヴァージン・オーストラリア航空



国内線・国際線の航空運賃

2022年7月、8月と2019年同時期の航空運賃の割合の変化

北米

	エコノミー	ビジネス
BOS-DXB	↑ 5%	↑ 15%
EWB-ORD	↓ 14%	↓ 20%
FRA-JFK	↑ 23%	↑ 12%
JFK-LAX	↑ 3%	↓ 16%
JFK-YYZ	↓ 11%	↓ 15%

ヨーロッパ

	エコノミー	ビジネス
BOS-LHR	↑ 9%	↑ 7%
DUB-LHR	↓ 16%	↑ 36%
FRA-MAD	↑ 16%	↓ 3%
LHR-MAD	↓ 12%	↑ 8%
LHR-YYZ	= 0%	↑ 27%

アジア

	エコノミー	ビジネス
AKL-SIN	↑ 23%	↑ 32%
BOM-DEL	↑ 33%	↓ 6%
BOM-LHR	↑ 48%	↑ 44%
LHR-SIN	↑ 51%	↑ 50%
SFO-SIN	↑ 50%	↑ 37%

中南米

	エコノミー	ビジネス
CGH-JFK	↑ 15%	なし
CGH-LHR	↑ 97%	↑ 40%
EWB-SDU	↑ 16%	↓ 25%
FRA-SDU	↑ 46%	↑ 71%
SCL-SYD	↑ 73%	↑ 73%

中東、アフリカ

	エコノミー	ビジネス
CPT-DXB	↑ 22%	↑ 16%
DXB-FRA	↑ 45%	↑ 23%
DXB-SYD	↑ 49%	↑ 20%
FRA-JNB	↑ 56%	↑ 20%
JNB-LHR	↑ 15%	↑ 23%

オセアニア

	エコノミー	ビジネス
AKL-JFK	↑ 25%	↑ 30%
AKL-SYD	↑ 64%	↑ 42%
MEL-SYD	↓ 7%	↓ 15%
SIN-SYD	↑ 19%	↑ 32%
SYD-LAX	↑ 43%	↑ 41%

宿泊施設

2022年第3四半期の主なポイント

1



対面の需要

出張が再開した安心感から対面の**会議やイベント**の需要が急増しました。FCMミーティング&イベントの報告によると、対面会議が求められる理由は次のとおりです。

- ・ オンラインミーティングへの疲れ
- ・ 企業文化の強化
- ・ 社員のエンゲージメントの向上

会議やイベントの予約にかかる時間が短くなっているため、ホテルの空室が少ない状況が続き、客室稼働率は上昇しています。

2



翌年の予測

2022年第2四半期には、ほとんどの旅行市場が急速に回復し、2019年の水準同等またはそれを超えるレベルまで達したので、ホテルの客席稼働率が上昇し、料金も高騰しました。

今後1年で、2023年の平均料金は市場全体でさらに**7% (\$15)** 上昇するでしょう。今こそ、RFPプロセスを活用してホテルを統合し「変わる」ことで最適な提案と付加価値を見つけ、新たな固定料金の契約を結ぶべきです。

3



ベストアベイラブルレート

過去3年にわたり、制限を受けていた世界の首都においてはBAR料金（ベストアベイラブルレート）が効率のよい料金オプションでした。当時の予約率は**35～40%**で、固定料金と比較すると**\$15～35**の削減になりました。

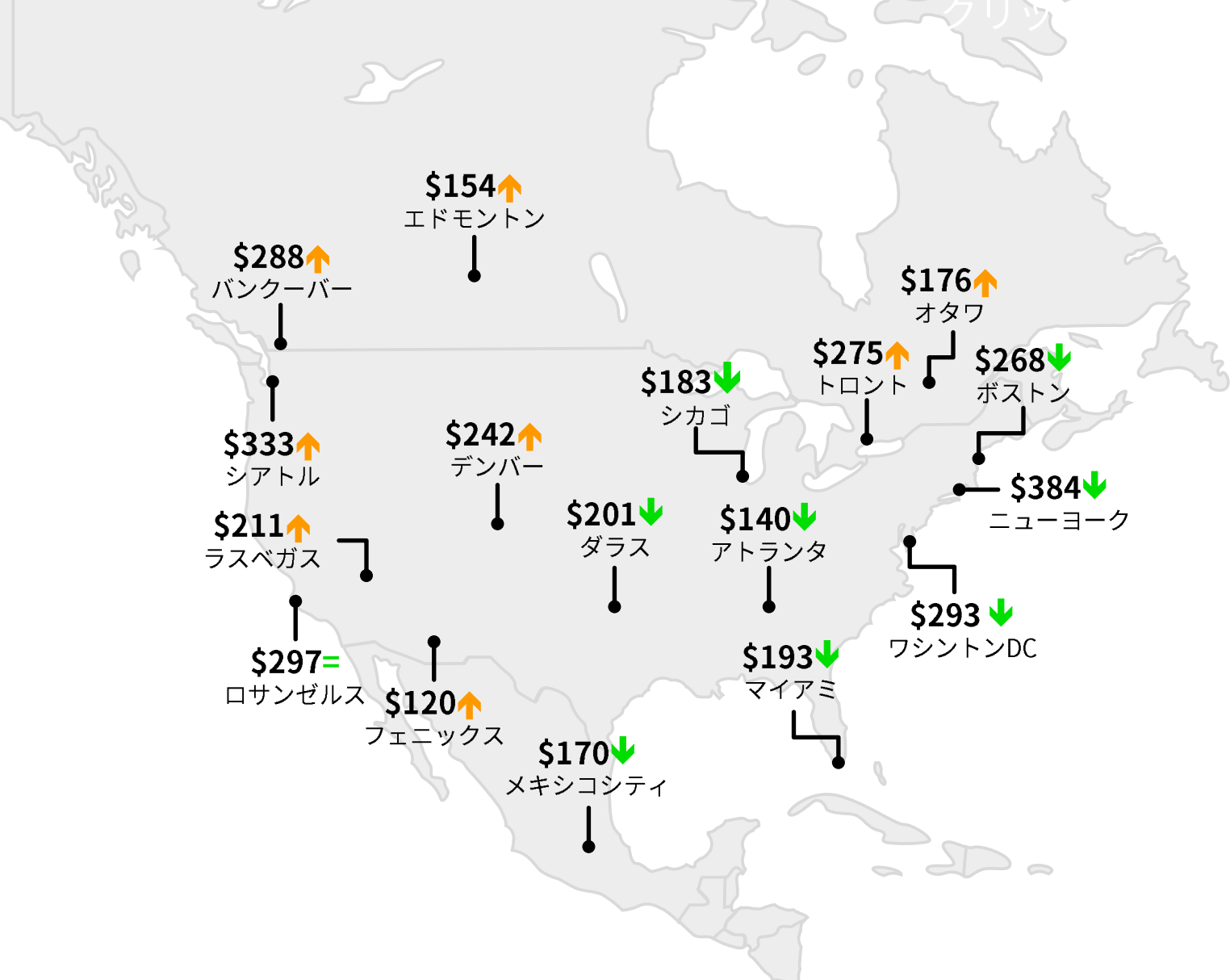
BARによる固定・動的な2重の割引料金制の戦略を取ることで、旅行者に最適な料金を提供できるとわかりました。しかし、最近の料金上昇を背景に競争力があるのはBAR料金を使用した予約の**2%未満**なため、料金を見直すべきです。

地域旅行を活用して高い成果を上げる市場

客室稼働率（STD社）、2022年9月現在まで、2019年との比較



詳細はSTR社にお問い合わせください: apinfo@str.com



北米

宿泊施設 2022年第3四半期

法人レートは2022年第2四半期の
高水準と比較して平均\$15減少

2022年第2四半期と比較した料金

- シカゴ ↓ 34%
- ロサンゼルス = 同等
- ニューヨーク ↓ 5%
- メキシコシティ ↓ 21%
- バンクーバー ↑ 13%

コーポレートレート
支払われた平均料金の割合の変化
2022年第3四半期vs

2022年第2四半期 ↓ 6%
2019年第3四半期 ↑ 8%



米ドル

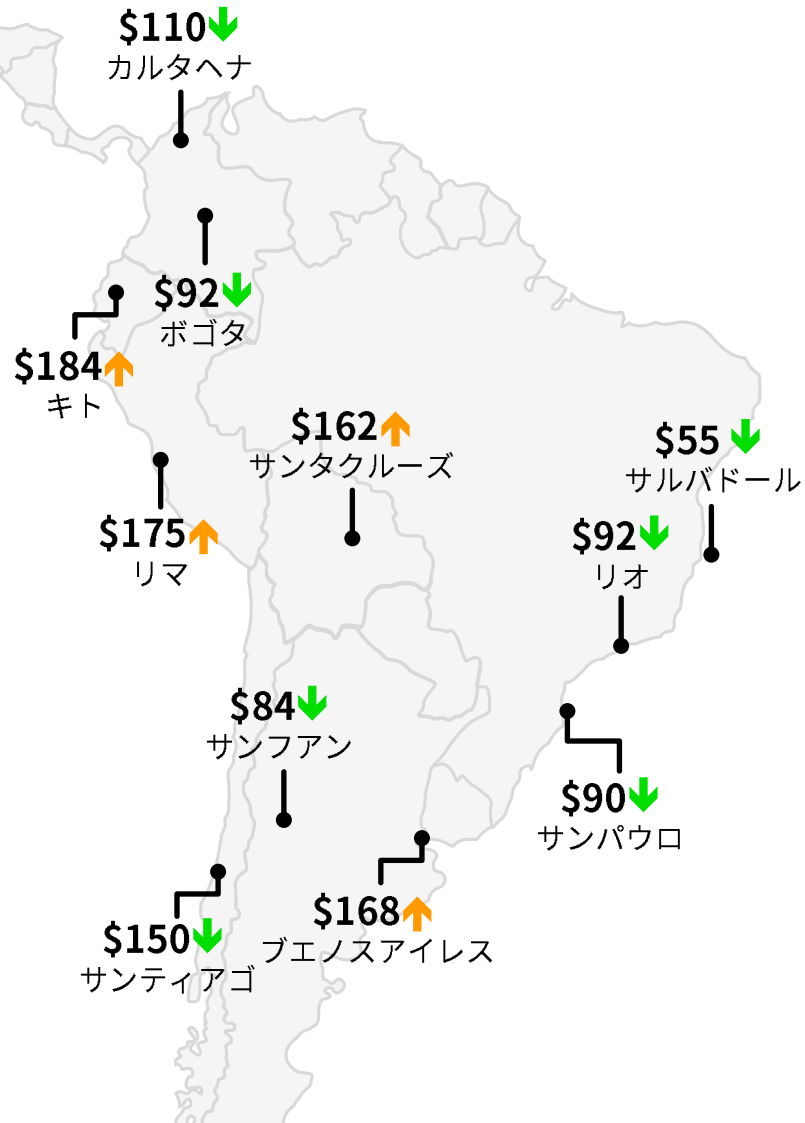
中南米

宿泊施設 2022年第3四半期

需要が強くなる一方で、平均料金は2022年第2四半期と比較して\$10減少

2022年第2四半期と比較した料金

- ・ ブエノスアイレス ↑ 5%
- ・ リマ ↑ 17%
- ・ リオ ↓ 60%
- ・ サンティアゴ ↓ 18%
- ・ サンパウロ ↓ 46%



コーポレートレート
支払われた平均料金の割合の変化

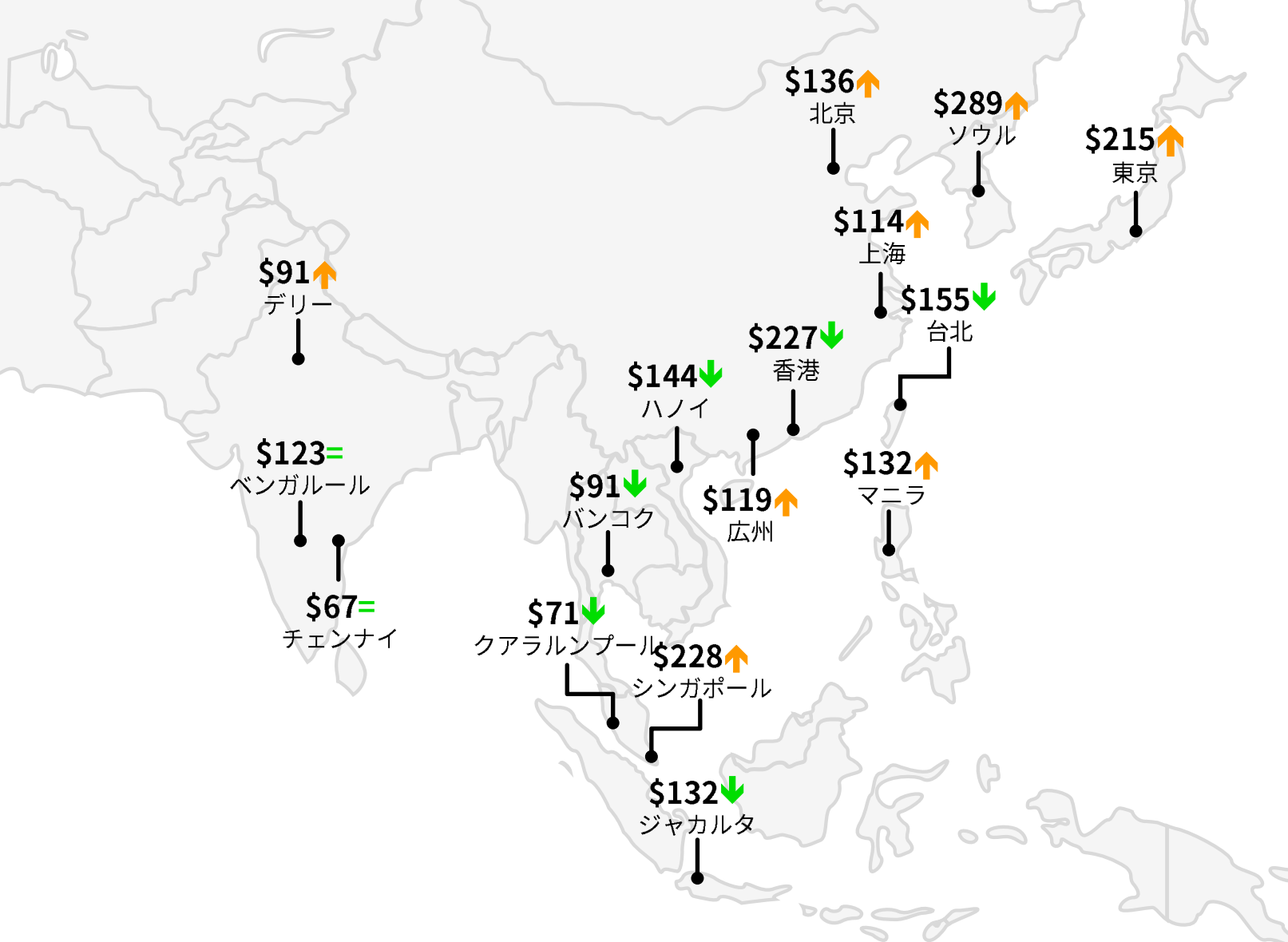
2022年第3四半期vs

2022年第2四半期 ↓ 18%

2019年第3四半期 ↓ 16%



米ドル



アジア

宿泊施設 2022年第3四半期

市場開放により、主要なビジネス拠点で料金が平均\$11上昇

2022年第2四半期と比較した料金

- ・ チェンナイ ↓ 2%
- ・ ハノイ ↓ 2%
- ・ マニラ ↑ 15%
- ・ クアラルンプール ↑ 3%
- ・ 上海 ↑ 24%
- ・ シンガポール ↑ 11%

コーポレートレート
支払われた平均料金の割合の変化

2022年第3四半期vs

2022年第2四半期 ↑ 9%
2019年第3四半期 ↓ 14%



米ドル

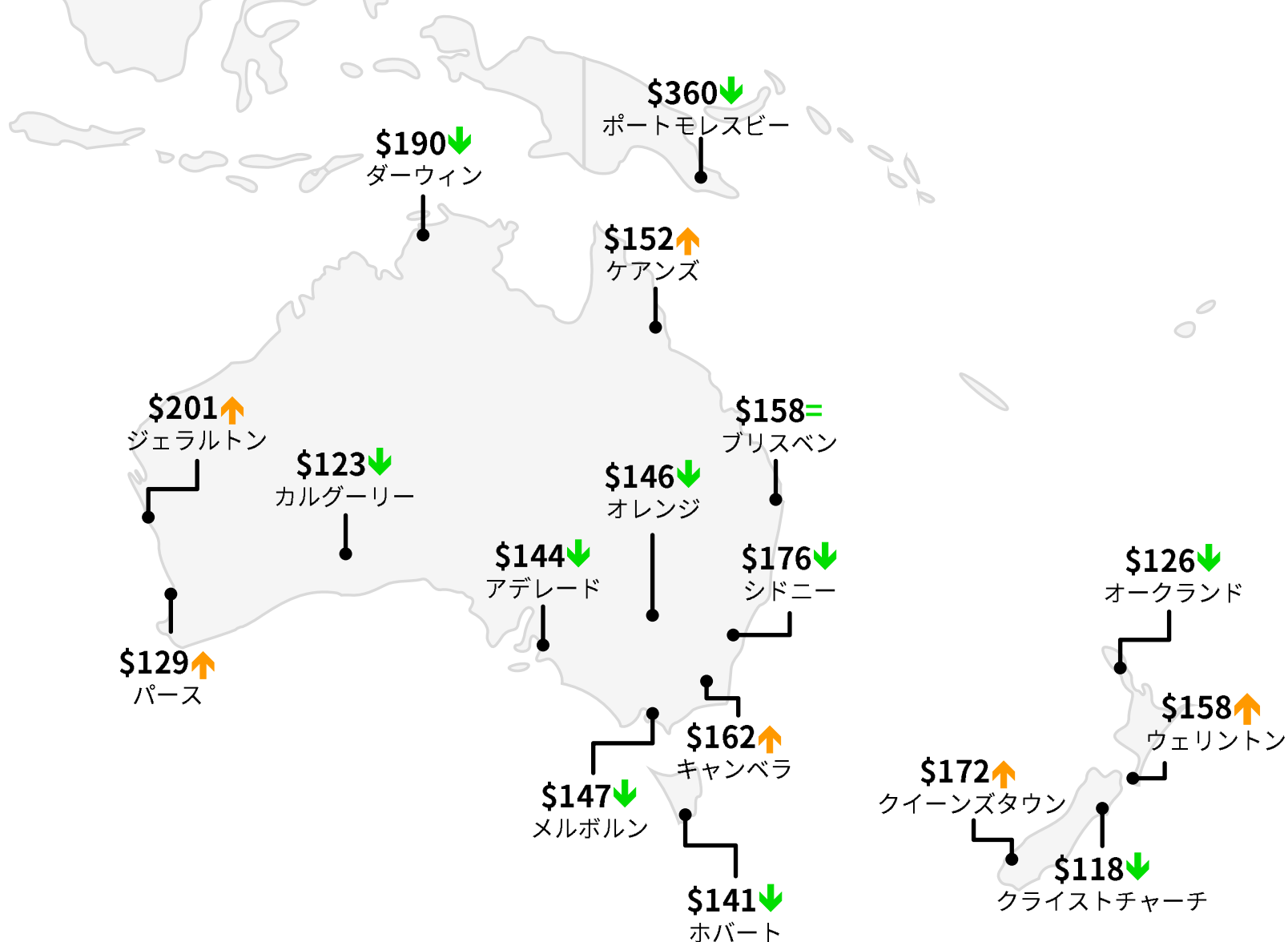
オーストラリア、 ニュージーランド

宿泊施設 2022年第3四半期

料金は安定し、2022年第4四半
期は横ばいの予測

2022年第2四半期と比較した料金

- ・ アデレード ↓ 10%
- ・ オークランド ↓ 13%
- ・ カルグーリー ↓ 28%
- ・ メルボルン ↓ 13%
- ・ シドニー ↓ 4%
- ・ ウェリントン ↑ 12%



米ドル

コーポレートレート
支払われた平均料金の割合の変化

2022年第3四半期vs

2022年第2四半期 ↓ 2%

2019年第3四半期 ↑ 26%

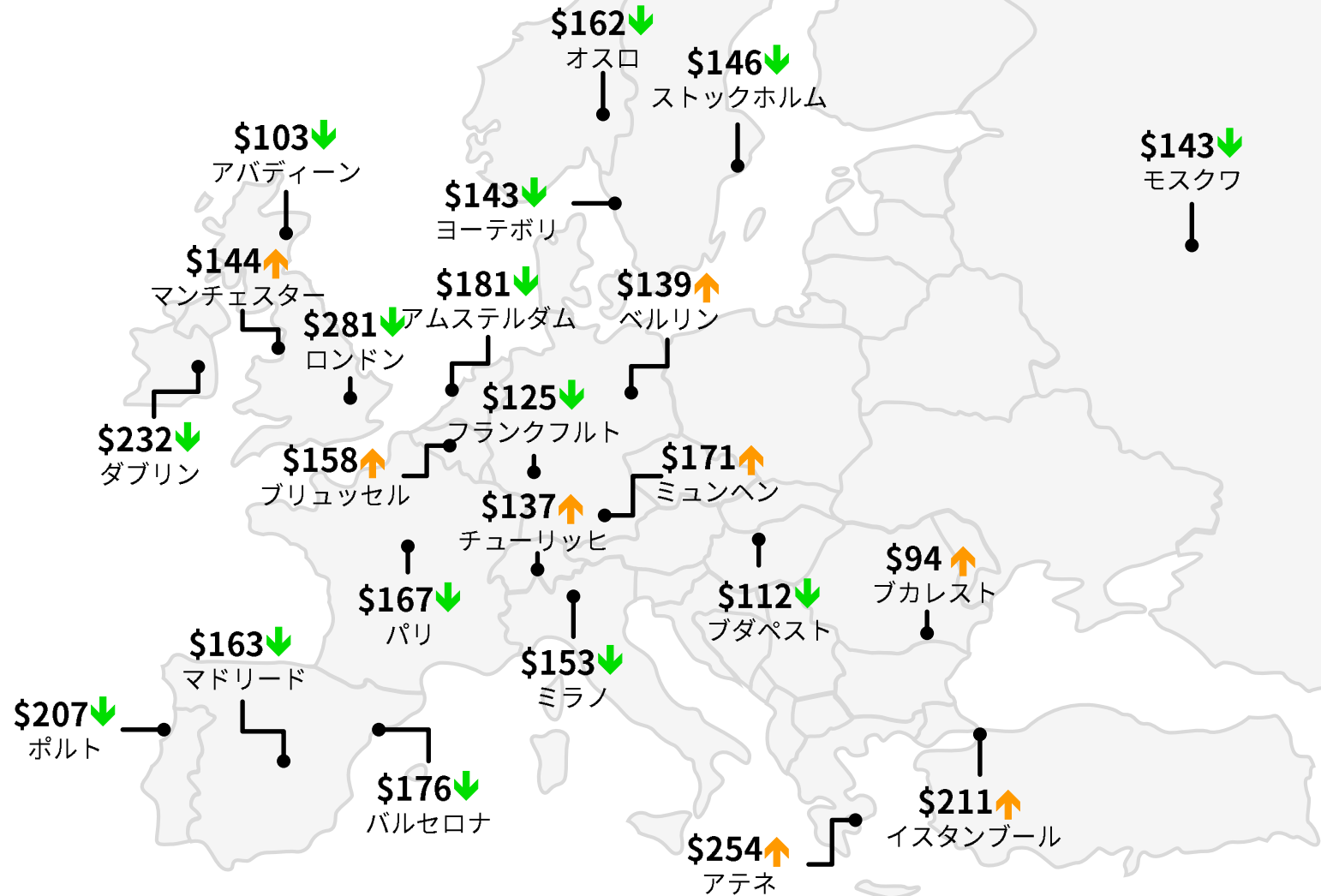
ヨーロッパ

宿泊施設 2022年第3四半期

旅行の回復は弱まり、2022
年第2四半期と比較して平均
料金が\$18減少

2022年第2四半期と比較した料金

- ・ アムステルダム ↓ 22%
- ・ ベルリン ↑ 8%
- ・ ダブリン ↓ 4%
- ・ フランクフルト ↓ 7%
- ・ ロンドン ↓ 13%
- ・ マドリード ↓ 11%



米ドル

コーポレートレート
支払われた平均料金の割合の変化

2022年第3四半期vs

2022年第2四半期 ↓ 5%
2019年第3四半期 ↓ 9%

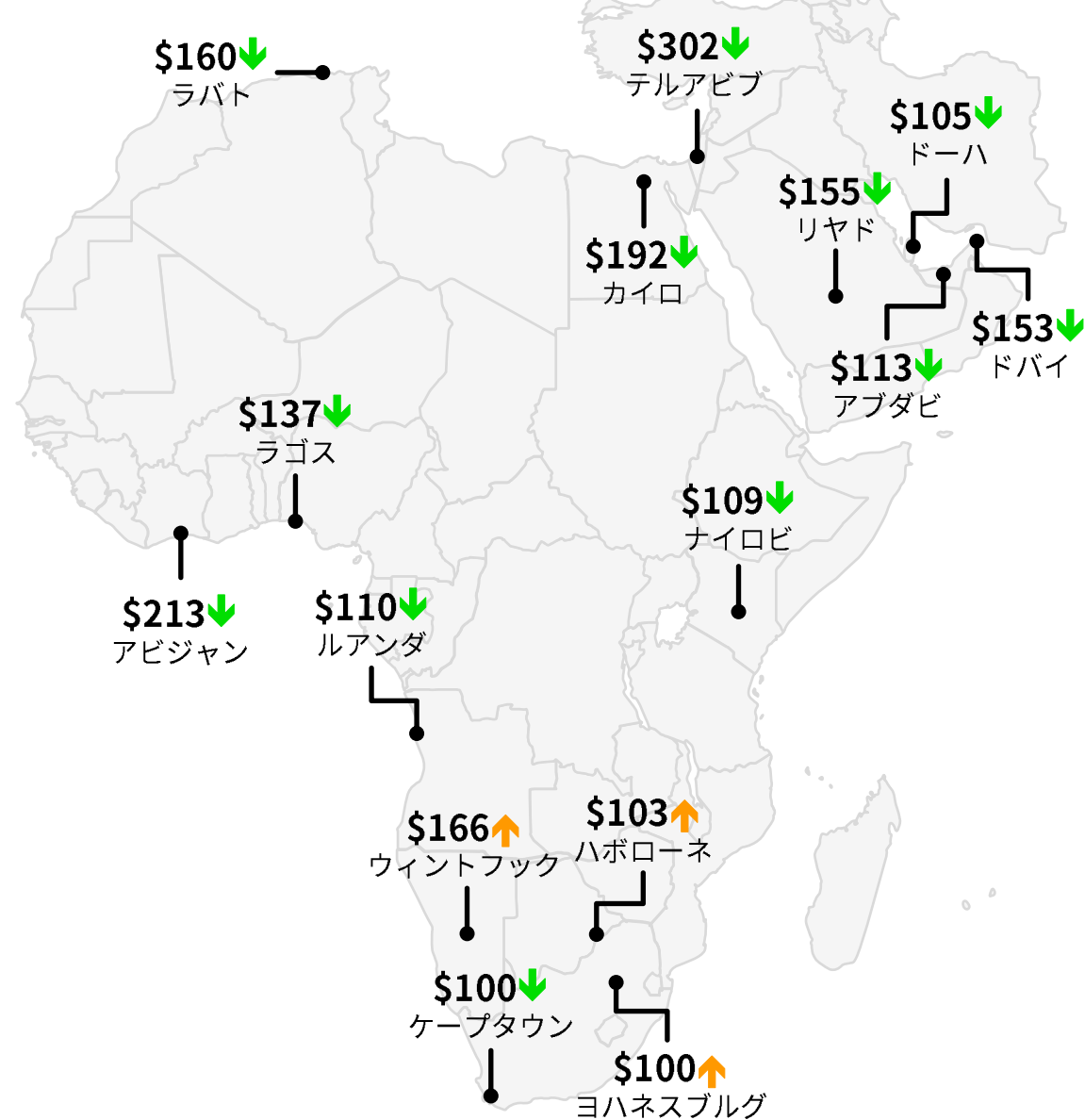
中東、アフリカ

宿泊施設 2022年第3四半期

2022年第3四半期には地域の
平均料金が\$30減少し、
2019年の価格を下回る

2022年第2四半期と比較した料金

- ・ アブダビ ↓ 32%
- ・ カイロ ↓ 14%
- ・ ケープタウン ↓ 11%
- ・ ドバイ ↓ 5%
- ・ ヨハネスブルグ ↑ 13%
- ・ リヤド ↓ 37%



米ドル

コーポレートレート
支払われた平均料金の割合の変化

2022年第3四半期vs

2022年第2四半期 ↓ 11%
2019年第3四半期 ↓ 22%

より詳しい情報

FCMコンサルティング

本レポートは、私たちのFCMコンサルティングアナリティクスチームによって作成されました。本レポート内のあらゆる資料の著作権および所有権は特に明記のない限り、FCMに帰属します。予測を含め、本レポートの情報は、公開日時点において信頼できると考えられる資料および情報源から入手したものです。

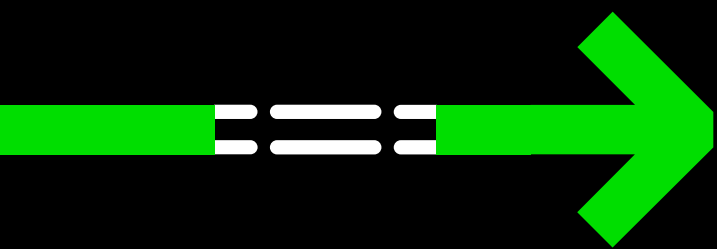
読者は、本出版物の情報の関連性、正確性、完全性、最新性の評価において一切の責任を負うものとします。本レポートは、情報提供のみを目的として発表されています。

資料に関するすべての権利は留保されており、FCMの事前の書面による明示的な承諾なしに、その方法を問わず、資料またはその内容、あるいはその複製物の改編、第三者への提供、複製、配布を認めません。本レポートの無断転載および転用を固く禁じます。FCMは本レポートの情報を使用または信頼する人物により発生または増大した損失、損害、費用、経費について一切の責任を負いません。

FCMコンサルティングに関する詳しい情報は次のリンクからご覧ください。

<https://www.fcmtravel.com/ja-jp/what-we-do/consulting>

まだ体験したことのない境地へ。



FCM CONSULTING