

グローバル

# 四半期動向レポート



**Q2-2023**

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





# 本レポートの概要

FCMコンサルティングによる本四半期レポートは、2023年4～6月（第2四半期）における出張について、FCMおよびFlight Centre Travel Groupでの企業予約から得たグローバルデータ、および2023年8月8日時点のシリウム社（Cirium）による航空スケジュールの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。

ホテルの平均客室料金（ARR）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、予約のリードタイム、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、2023年8月9日時点の2023年6月期のものです。

# 企業が 留意すべき点

2023年第2四半期には、2つのトピックが浮上しました。  
北半球では夏需要が高まったものの、その他の地域では横ばいという結果でした。

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、2023年の下半期に焦点を当てます。

航空会社のスケジュールやホテルの客室は新たな標準利回りによって平準化しており、2023年下期の旅行需要は落ち着くものと見られます。

FCMの第2四半期レポートでは、これまでにない体験を実現するために、サプライヤーの価格設定におけるあらゆる可能性とパートナーシップの機会の変化に着目していきます。



## 出張費

数キロ・数泊分の出張予算を拡大する方法



## 航空機の燃料費

2023年上期の航空機燃料費は下がり続けたが、下期には上昇する初期兆候が見える



## サステナビリティ

利用中の航空会社はサステナビリティへの移行をどの程度重視しているか



## 混乱

旅行数は回復して、頭打ちとなる一方で、航空機での旅行ではいまだに混乱が継続



## ハイブリッドワーク

人材の維持・確保、オフィスの削減、コストや炭素排出の削減といった要因が企業の働き方に影響



## ポリシーの傾向

出張パターンの安定化には、中期的なポリシーの再設定が必要



# 出張

## 2023年第2四半期の主なポイント

1



### 予算の拡大

出張予算を増やす方法は次の4つです。

- ・ **事前計画で出張価値を高める**  
今の市場でも有効な戦略です。
- ・ **TMC（旅行管理会社）の専門家を活用する**  
複雑な旅程の簡素化からサプライヤーとの契約まで、広く活用しましょう。
- ・ **予約テクノロジーの刷新**  
価格上限やフィルターで予算を管理。
- ・ **新たなサプライヤーとの契約を模索**  
商業モデルは常に変化しています。

2



### 航空燃料

IATA<sup>^</sup>によると、2023年第2四半期にはジェット燃料費は1バレルあたり\$94から\$103に上昇しました。これは北半球の夏需要が高まり、アジア圏への旅行が活発化したためです。

2023年8月初旬までの燃料費は1バレルあたり平均\$119でしたが、2023年下期の残り期間にはアジア圏への旅行需要が高まるにつれてさらに上昇するだろうと予測されます。

3



### 最新の指標

FCMコンサルティングのサステナビリティ部門は最近CAPA社（Centre for Aviation）/Envest Global社と提携を開始しました。

FCMは最新の市場データやインサイトを活用して、企業が航空機での出張における環境計画を推進できるようにサポートしていきます。

提携中の航空会社パートナーのサステナビリティランキングをご存じですか？  
**Glenn\***がその答えをお教えします。

<sup>^</sup> IATAのFuel Monitorによる、2023年7月21日までの1週間における調査（米ドル）

\* Glenn Thorsen、メールアドレス: glenn.thorsen@eu.fcm.travel



# 出張

## 2023年第2四半期の主なポイント

4



### 依然として消えない混乱

2023年下期に向かう中で、航空機での旅行において混乱が出張計画に影響を及ぼしています。航空機での出張時に生じる混乱において、最も頻出する要因は異常気象です。次いで、特に**航空管制官**など空港の人員不足も問題となっています。

ヨーロッパ、オーストラリア、その他地域では、**航空管制官**の人員不足によって1日あたり**20～30%のフライト**が影響を受け、航空会社は**スケジュール削減**、空港は**座席数の上限設定**を余儀なくされています。

5



### ハイブリッドワーク

McKinsey Global Institute社は、現在平均**週3日オフィス出社する「ハイブリッドワークの普及」**を報告しています。労働市場の力学変化や、ハイブリッドワークによる関係性の構築や生産性の低下が調査によって明らかになった場合には、この状況は変わる可能性があります。

コロナ後におけるハイブリッドワークの実情:

- ・ **オフィス出社する従業員が30%減少。**
- ・ **従業員の7%が都市部から郊外に転出。**
- ・ 企業の出張者は**移動中に仕事を進められる**よう、ホテル、空港、電車のターミナルに**多目的スペース**を求めています。

6



### ポリシーの傾向

現在の社内外の影響に関連した出張プログラムを作成する場合、必然的にポリシーやプロセスを定期的に見直すことになります。2023年の主な最新情報をまとめると、次のとおりです。

- ・ **出張者の幸福/健康を定義**
- ・ **出張者のサステナビリティ活動への参加**
- ・ **目的のある出張を計画**
- ・ **安全と企業セキュリティの確保**
- ・ **賢い予算編成とカーボン排出量の管理**
- ・ **予約を全体的に統合**
- ・ **テクノロジー導入への取り組み**



# 航空

## 2023年第2四半期の主なポイント

1



### 国際線の回復の遅れ

世界における**国内線**の提供座席数は、2019年の提供座席数を超えました。2023年第3四半期には、国内線の提供座席数は2019年と比較して**+4.1%**、国際線の提供座席数は**-7.5%**となる見込みです。

| 2023年第3四半期<br>vs 2019年第3四半期 | 国内線   | 国際線    |
|-----------------------------|-------|--------|
| アジア太平洋                      | +6.9% | -22.5% |
| ヨーロッパ、中東、<br>アフリカ           | -0.3% | -2.7%  |
| 中南米                         | +0.4% | -0.6%  |
| 北米                          | +3.1% | -0.5%  |

2



### 国内線の航空運賃

国内線のフライト需要は、ほとんどの主要市場で高まっています。航空会社の競争、航空会社/空港の人員体制、景気、レジャー旅行の自由裁量支出、企業の出張予算などの要因が、航空会社の供給・需要・料金に影響を及ぼしています。FCMは、2023年第2四半期に支払われた^平均運賃を分析しました。

| 主な国内市場   | 2023年第2四半期 vs<br>2019年第2四半期 |
|----------|-----------------------------|
| オーストラリア  | +27% / +\$28                |
| ブラジル     | +2% / +\$2                  |
| カナダ      | +3% / +\$5                  |
| 中国       | -1% / -\$2                  |
| フランス     | -6% / -\$6                  |
| ドイツ      | +21% / +\$19                |
| インド      | +13% / +\$9                 |
| インドネシア   | +19% / +\$14                |
| 日本       | <b>+20% / +\$20</b>         |
| ニュージーランド | +15% / +\$14                |
| イギリス     | +1% / +\$1                  |
| アメリカ     | +9% / +\$16                 |

^ 本レポートは、記載されている国での国内旅行において、すべての支払われた運賃、座席クラス、航空会社を基にしています。  
データ出典: シリウム社、2023年8月9日

# 航空 - 世界

## 旅行の回復

2023年の座席数は、2019年から  
**-1億2400万席 (-2.8%)** となる  
見込みです。

2023年第3四半期の座席数は、  
2019年の同時期比で**-1210万席  
(-0.8%)** になると予測されます。

2023年と2019年を比較すると、ばら  
つきはあるものの好調と言えます。

アジア **-4.0%**

北米 **+2.7%**

アフリカ **+1.3%**

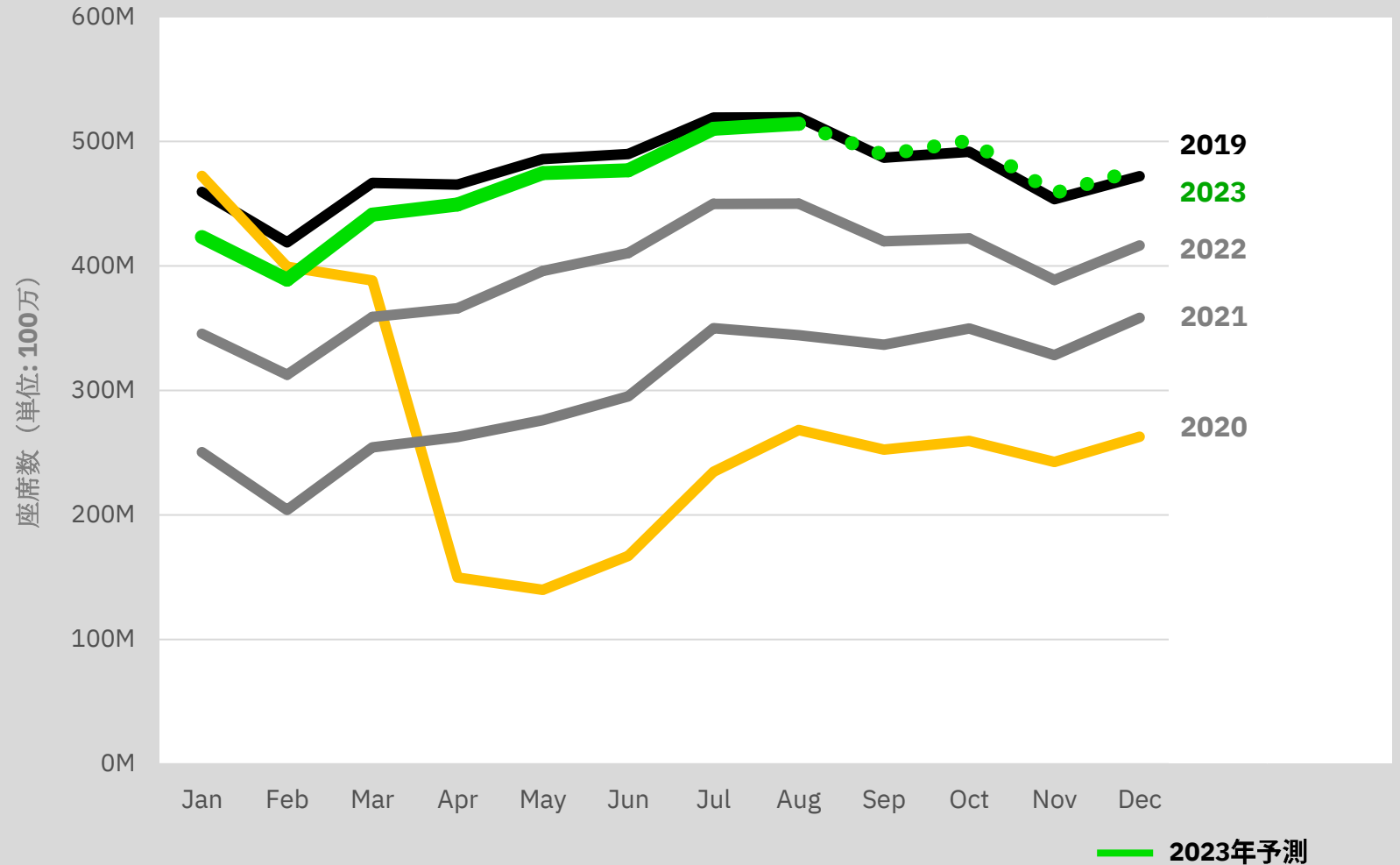
中東・アフリカ **+2.4%**

中南米 **+0.1%**

ヨーロッパ **-5.6%**

オーストラレーシア **-6.1%**

## 世界の座席数





# 航空会社の座席数予測

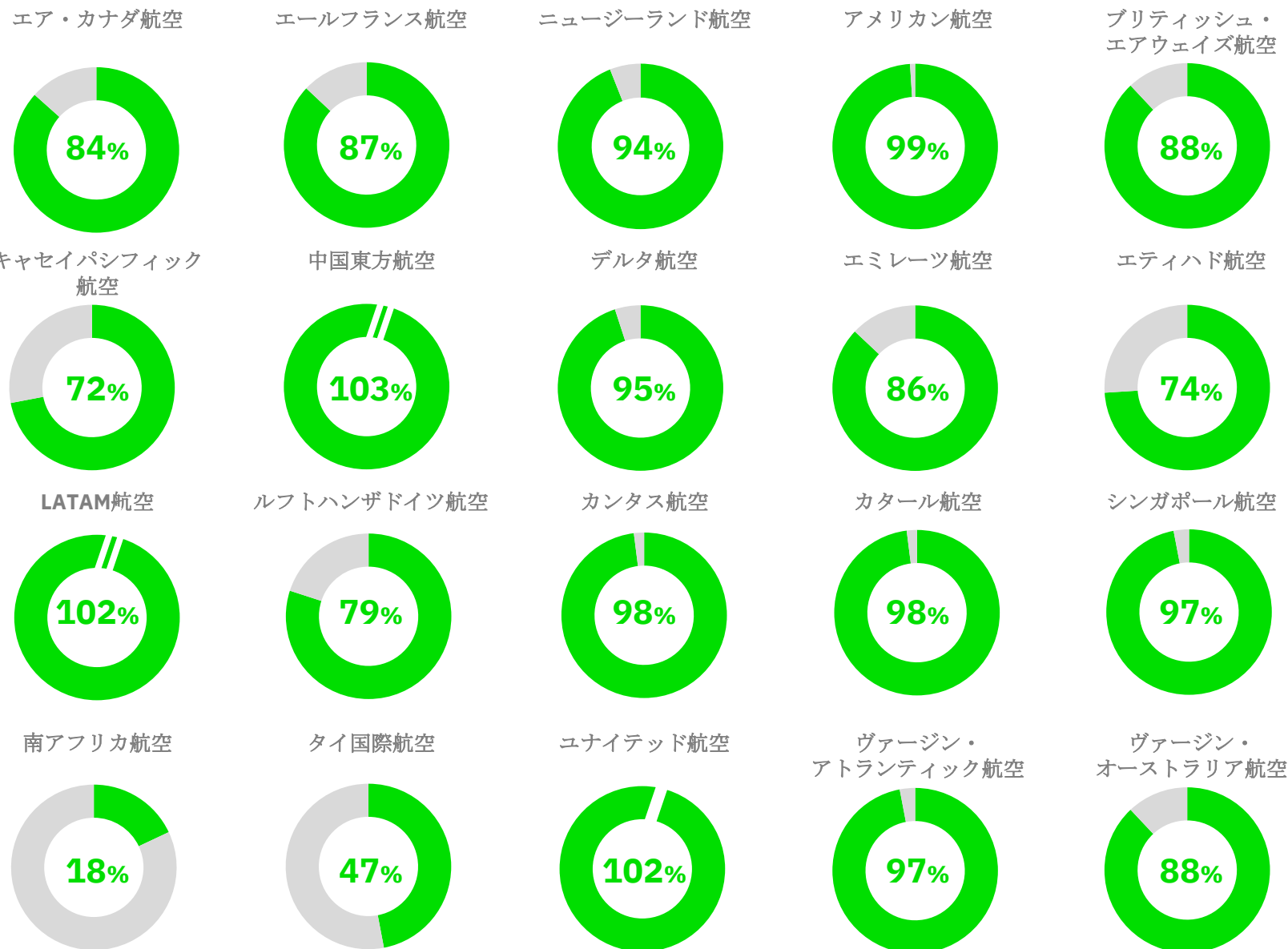
## 2019年と2023年の比較

2019年の座席数から中国東方航空では+3%、LATAM航空グループでは+2%、ユナイテッド航空では+2%となり、いずれも上回る見込みです。

2023年には主要な航空会社20社で、2019年の座席数の93%（2023年4月のFCMレポートから-1%）まで回復すると予測されています。

2023年第1四半期のFCMレポート以降に、2023年のスケジュールを増やした主要航空会社は次の4社のみです：  
中国東方航空、カンタス航空、カタール航空、ヴァージン・アトランティック航空

2019年度と比較した2023年度の航空会社の提供座席数。





# 国際線の航空運賃の上昇

5月までの2023年と2019年同時期における航空運賃の変動率

世界における  
平均増加率

↑18%

ビジネス

↑18%

格安エコノミー

## 国際線における航空券の 世界平均料金

2023年と2019年の比較（～5月）

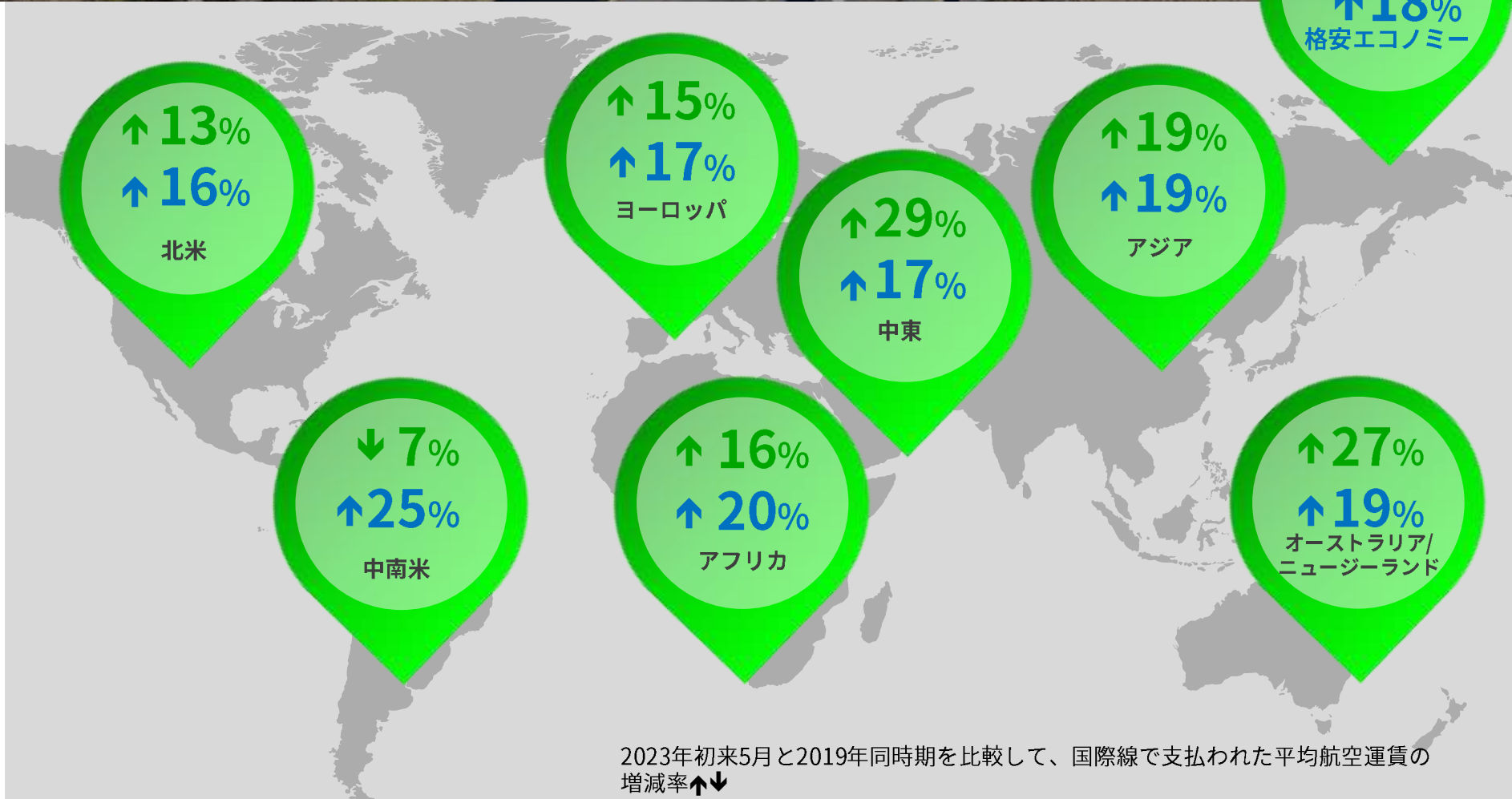
### ビジネスクラス

\$2280 ↑\$341（対2019年）

### 格安エコノミークラス

\$528 ↑\$79（対2019年）

世界の370の都市間のフライトにおいて、国際線のビジネスクラスおよび格安エコノミークラスで支払われた航空運賃の変動率を示しています。各地域は、地域内外への国際旅行において、その地域内での主要国を要約したものです。





# 国内線・国際線の航空運賃

2023年初来5月と2019年同時期の航空運賃の変動率

## 北米

|         | エコノミー | ビジネス  |
|---------|-------|-------|
| BOS-PVG | ↑ 7%  | ↑ 3%  |
| EWK-ORD | ↓ 31% | ↓ 7%  |
| FRA-JFK | ↑ 14% | ↓ 8%  |
| JFK-LAX | ↑ 33% | ↑ 1%  |
| JFK-YYC | 横ばい   | ↑ 10% |

## ヨーロッパ

|         | エコノミー | ビジネス  |
|---------|-------|-------|
| DUB-LHR | ↑ 12% | ↑ 26% |
| FRA-MAD | ↑ 9%  | ↓ 6%  |
| JFK-LHR | ↑ 12% | ↓ 7%  |
| LHR-MAD | ↑ 12% | ↑ 7%  |
| LHR-PVG | ↑ 5%  | ↑ 6%  |

## アジア

|         | エコノミー | ビジネス  |
|---------|-------|-------|
| SHA-SIN | ↑ 11% | ↑ 37% |
| BOM-DEL | ↑ 15% | ↑ 3%  |
| BOM-LHR | ↑ 21% | ↑ 20% |
| PVG-SIN | ↑ 10% | ↑ 20% |
| LAX-PEK | ↓ 2%  | ↑ 8%  |

## 中南米

|         | エコノミー | ビジネス  |
|---------|-------|-------|
| CGH-JFK | ↑ 15% | なし    |
| CGH-LHR | ↑ 1%  | 横ばい   |
| EWK-SDU | ↑ 23% | ↑ 7%  |
| FRA-SDU | ↑ 3%  | なし    |
| SDU-YYZ | ↑ 21% | ↑ 39% |

## 中東、アフリカ

|         | エコノミー | ビジネス  |
|---------|-------|-------|
| CPT-DXB | ↑ 3%  | ↑ 42% |
| DXB-FRA | ↑ 23% | ↑ 31% |
| DXB-SYD | ↑ 14% | ↑ 18% |
| FRA-JNB | ↑ 14% | ↑ 13% |
| JNB-LHR | ↑ 11% | ↑ 12% |

## オーストラリア、ニュージーランド

|         | エコノミー | ビジネス  |
|---------|-------|-------|
| AKL-JFK | ↑ 7%  | ↑ 27% |
| AKL-SYD | ↑ 15% | ↓ 15% |
| MEL-SYD | ↓ 1%  | ↑ 21% |
| SIN-SYD | ↑ 7%  | ↑ 16% |
| LAX-SYD | ↑ 7%  | ↑ 13% |



# 宿泊施設

## 2023年第2四半期の主なポイント

1



### 北半球の夏

2023年第1四半期から2023年第2四半期にかけて、地域のホテルの平均客室料金（ARR）は次のように上昇しました：  
**ヨーロッパ: +\$24 (+12%)**、**北米: +\$21 (+5%)**、**中南米: +\$4 (+3%)**  
一方で料金が低下したのは**アジア: -\$2 (-2%)**、**中東・アフリカ: -\$24 (-19%)**で、**オーストラレーシア**は横ばいでした。  
2023年下期の事前予測ではARRは横ばいのままと見られ、一部都市ではホテルは企業の出張者およびレジャーの旅行客を呼び込むために料金を下げるものと予測されます。

2



### 統合と計測

サプライチェーン面では、企業がスコープ1、2、3の排出量で**ネットゼロターゲット**を設定することにより、カーボン排出量の報告の統合性、正確性、アクセス性を確保すべきだという議論が高まっています。  
出張におけるCO2の報告は、スコープ3の排出を正確に報告するにあたって必須です。  
**統合された正確なCo2報告を実施するため、出張ポリシーを忘れずに更新して、すべてのホテルをTMCを通じて予約するよう義務付けましょう。^**

3



### 2024年における契約

FCMは、企業の調達チームが2024年のホテルRFPプロセスにおいて検討している新しいホテル契約について深掘りをしました：

- 予算に合う固定料金
- 宿泊者を変化へと導くことのできる宿泊施設が、ESGを重視した出張の一要素となる
- 宿泊中の顧客向けテクノロジー
- データプライバシーとセキュリティ
- ホテルの公共空間と多目的スペース
- EV充電オプション
- GDSおよびTMC経由で利用可能の予約

^TMCを通じたホテルの予約を統合するメリットは他にもあります。当然のことながら、ホテルの予約を統合して出張費を活用できるようにすることが期待されているでしょう。予約を統合すると、緊急時の出張者の追跡、出張者へのワンストップの購入体験の提供、出張者の好みの変化に関する情報収集、サプライヤーのコンプライアンス遵守の追跡、出張を予算内に収めることなどにも活用できます。



# 主要な世界市場全体で客室稼働率が回復

2023年初来6月の世界の客室稼働率は63.6%で、2019年同時期の96%まで回復しています。



データ出典: STR社詳細: [apinfo@str.com](mailto:apinfo@str.com)

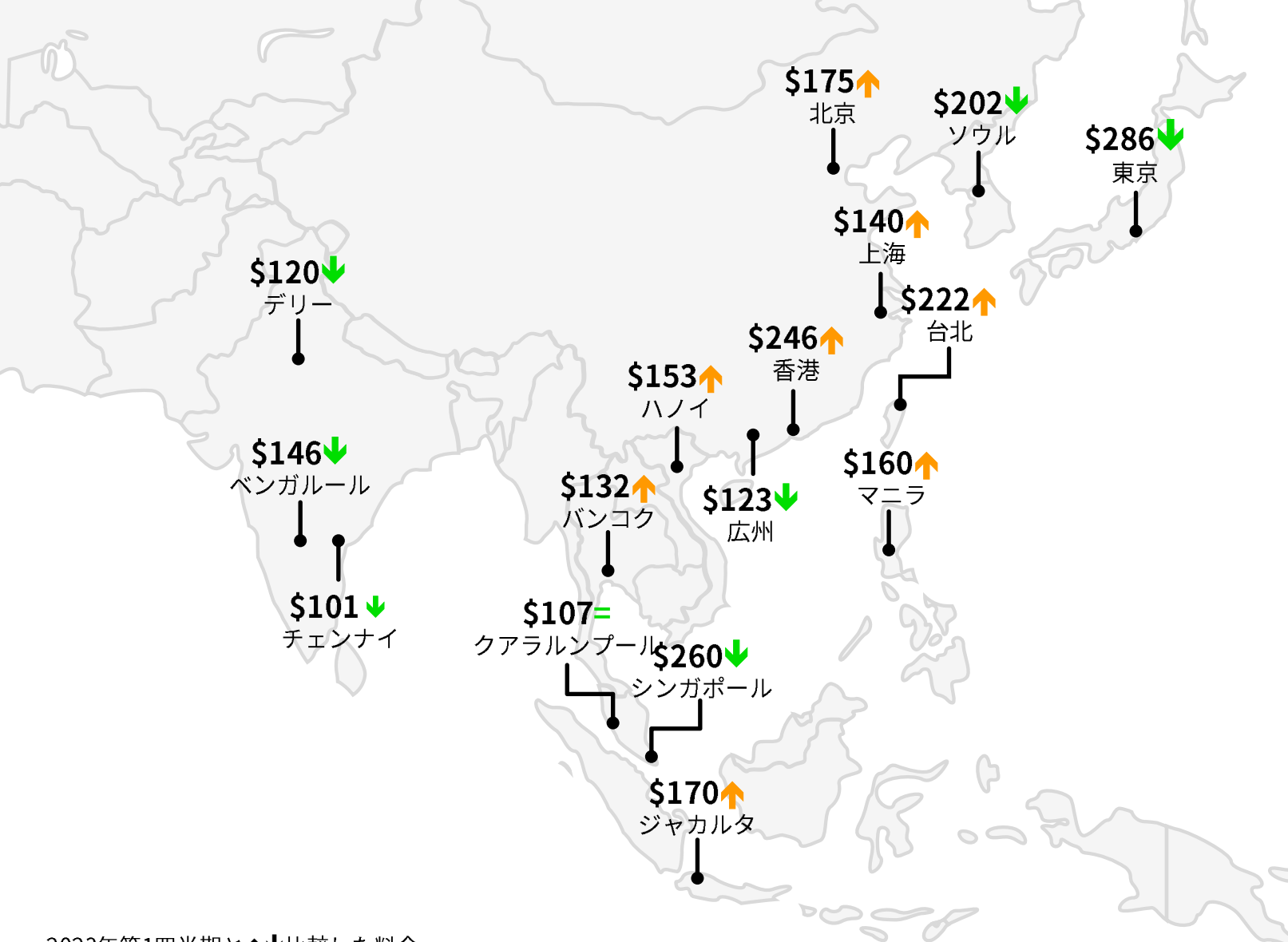
# 1日あたりの平均料金（レジャー・出張）

1日あたりの平均料金、2019年初来、2023年初来6月



データ出典: STR社詳細: [apinfo@str.com](mailto:apinfo@str.com)





2023年第1四半期と↑↓比較した料金

出張  
支払われた平均料金の変動率

**2023年第2四半期vs**

2023年第1四半期 ↓ 2%  
2022年第2四半期 ↑ 22%



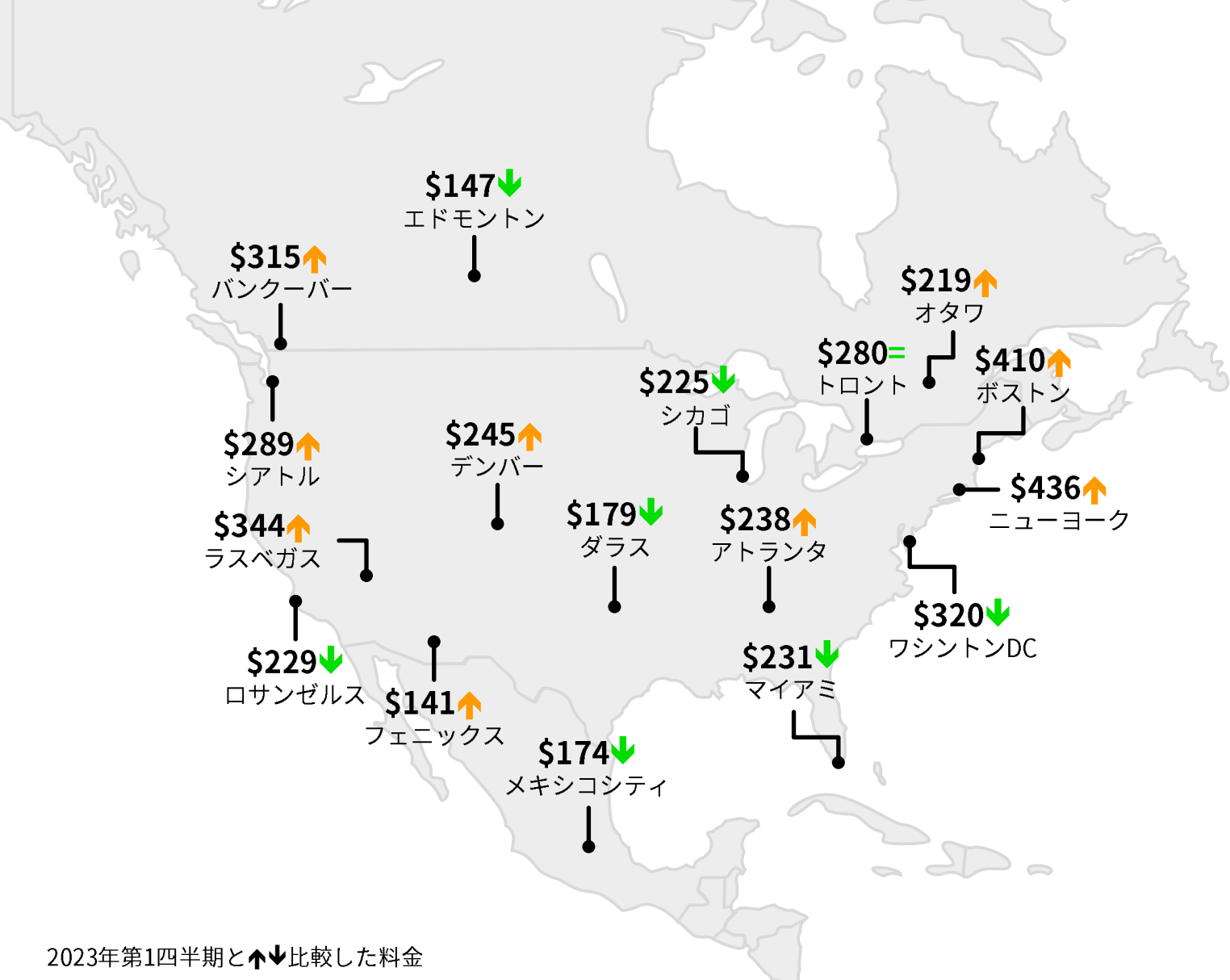
# アジア

## 宿泊施設 Q2-2023

2023年第1四半期と比較して、  
第2四半期には地域でARRが-\$2  
と微減。

2023年第1四半期と比較した料金

- 東京 ↓ 3%
- チェンナイ ↓ 5%
- ハノイ ↑ 1%
- マニラ ↑ 4%
- クアラルンプール ↑ 1%
- 上海 ↑ 4%
- シンガポール ↓ 4%



2023年第1四半期と↑↓比較した料金

出張  
支払われた平均料金の変動率

**2023年第2四半期vs**

2023年第1四半期 **↑ 5%**  
2022年第2四半期 **↑ 3%**



# 北米

## 宿泊施設 Q2-2023

2023第1四半期と比較して、第2四半期には高い需要を受けて地域のARRは\$21上昇。

2023年第1四半期と比較した料金

- シカゴ **↓ 4%**
- ロサンゼルス **↓ 29%**
- ニューヨーク **↑ 17%**
- メキシコシティ **↓ 13%**
- バンクーバー **↑ 35%**



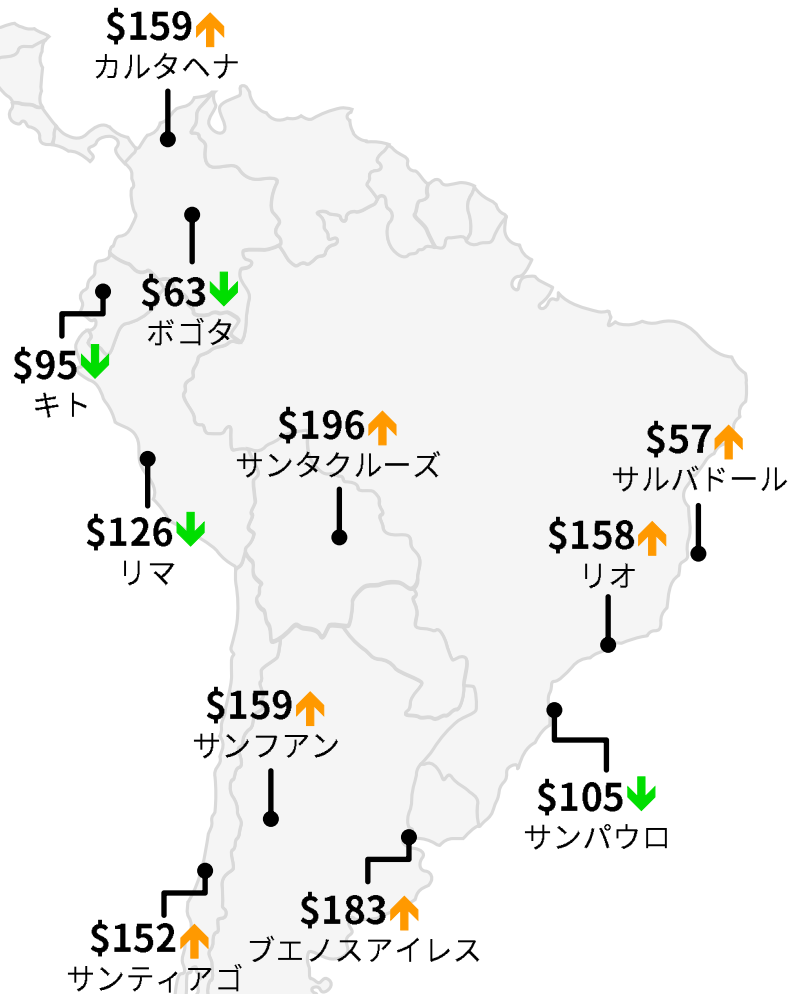
# 中南米

## 宿泊施設 Q2-2023

2023年第1四半期と比較して地域の料金は+\$4と微増で、料金の変動は落ち着く。

### 2023年第1四半期と比較した料金

- ・ ブエノスアイレス ↑ 7%
- ・ リマ ↓ 28%
- ・ リオ ↑ 11%
- ・ サンティアゴ ↓ 11%
- ・ サンパウロ ↓ 4%



2023年第1四半期と↑↓比較した料金

出張  
支払われた平均料金の変動率

2023年第2四半期vs

2023年第1四半期 ↑ 3%  
2022年第2四半期 ↓ 37%



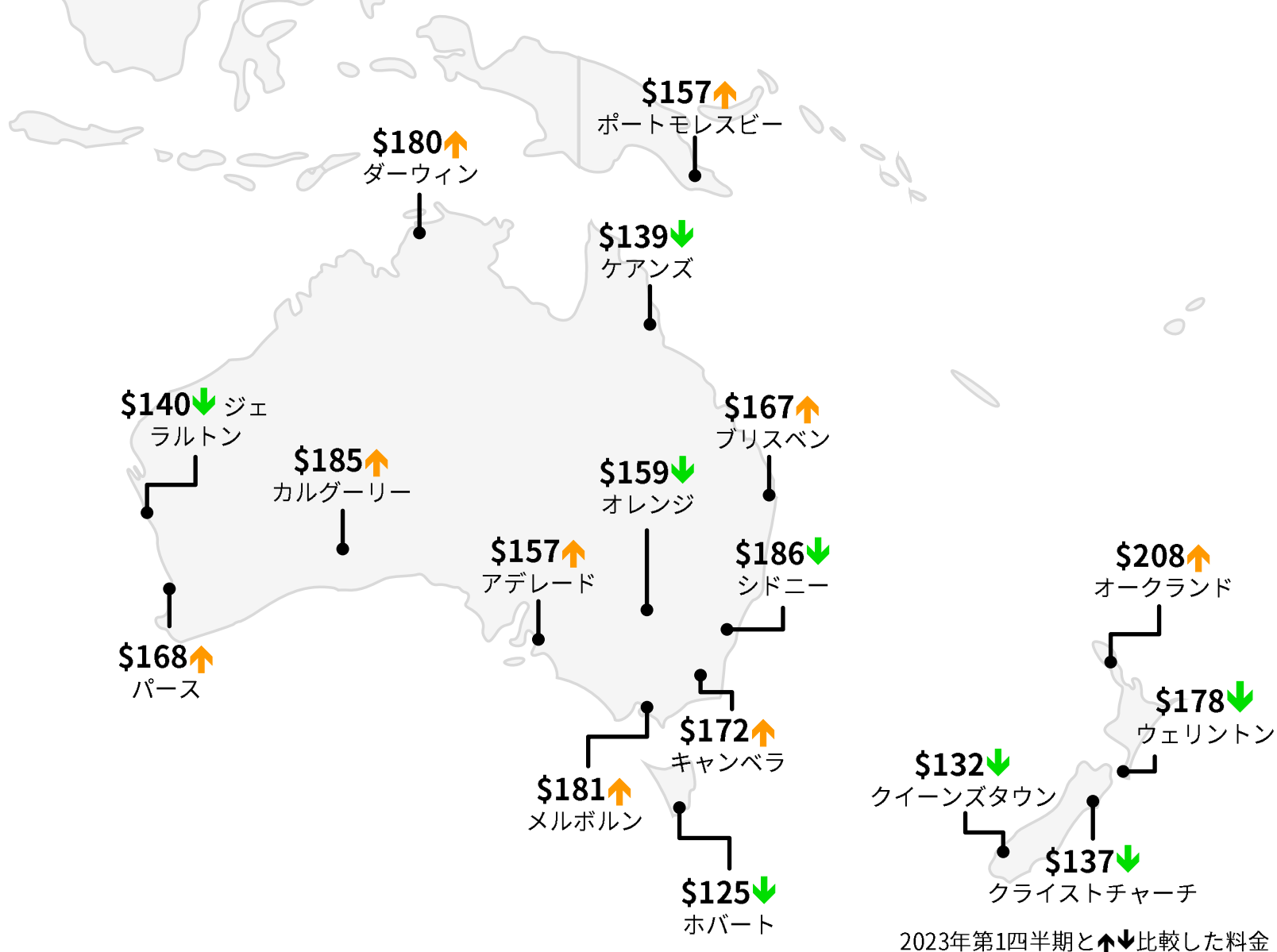
# オーストラリア、 ニュージーランド

## 宿泊施設 Q2-2023

2023年第1四半期から第2四半期  
では、地域のARRは+\$1とほぼ  
横ばい。

### 2023年第1四半期と比較した料金

- ・ アデレード ↑ 3%
- ・ オークランド ↑ 5%
- ・ カルグーリー ↑ 16%
- ・ メルボルン ↑ 3%
- ・ シドニー ↓ 9%
- ・ ウェリントン ↓ 3%



米ドル

出張  
支払われた平均料金の変動率

2023年第2四半期vs

2023年第1四半期 ↓ 1%  
2022年第2四半期 ↑ 3%



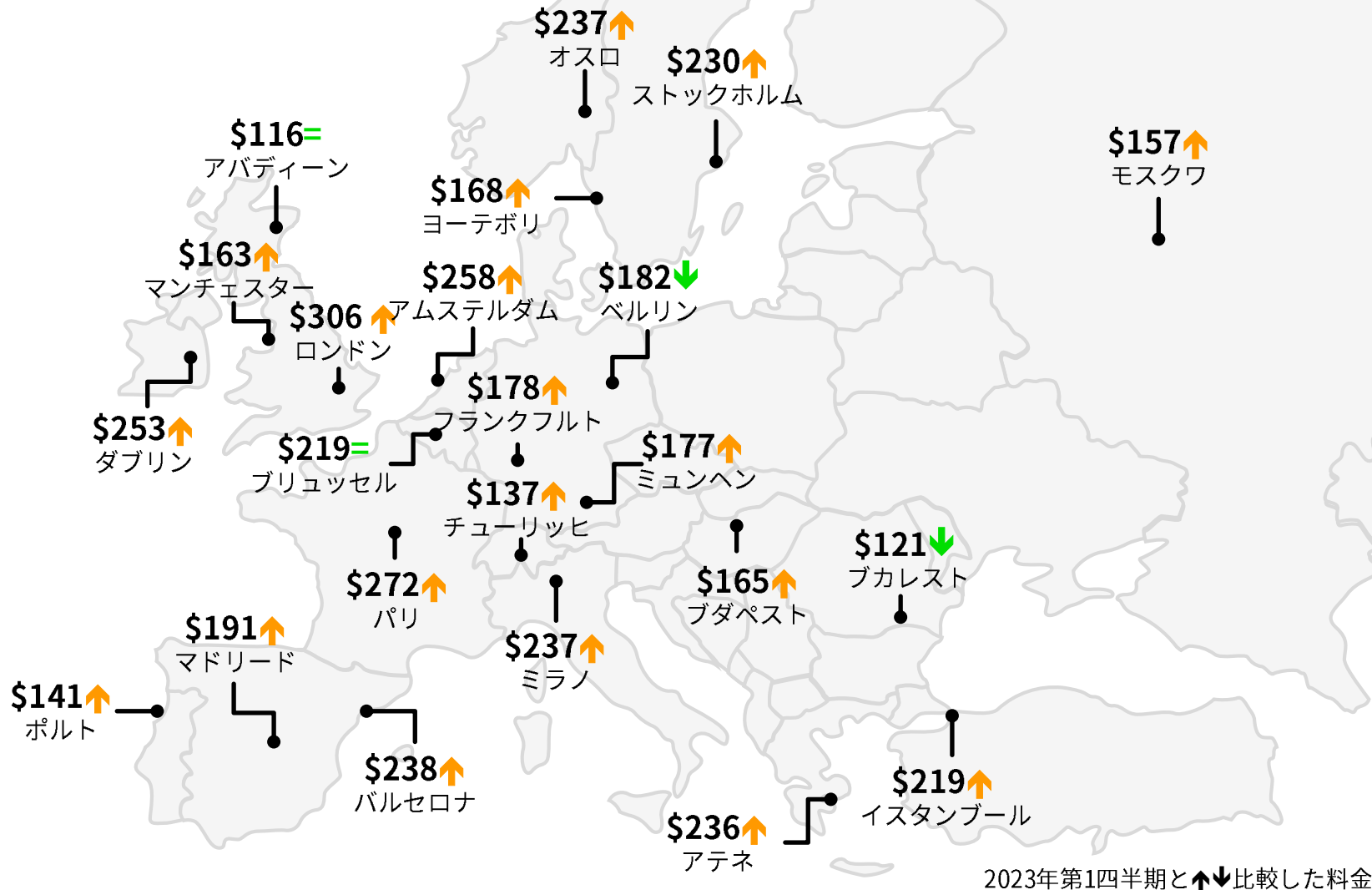
# ヨーロッパ

## 宿泊施設 Q2-2023

2023年第2四半期には、北半球では夏需要によりARRは上昇し+\$24に。

2023年第1四半期と比較した料金

- ・ アムステルダム ↑ 13%
- ・ ベルリン ↓ 5%
- ・ ダブリン ↑ 9%
- ・ フランクフルト ↑ 5%
- ・ ロンドン ↑ 12%
- ・ マドリード ↑ 3%



米ドル

出張  
支払われた平均料金の変動率

2023年第2四半期vs

2023年第1四半期 ↑ 12%  
2022年第2四半期 ↑ 7%

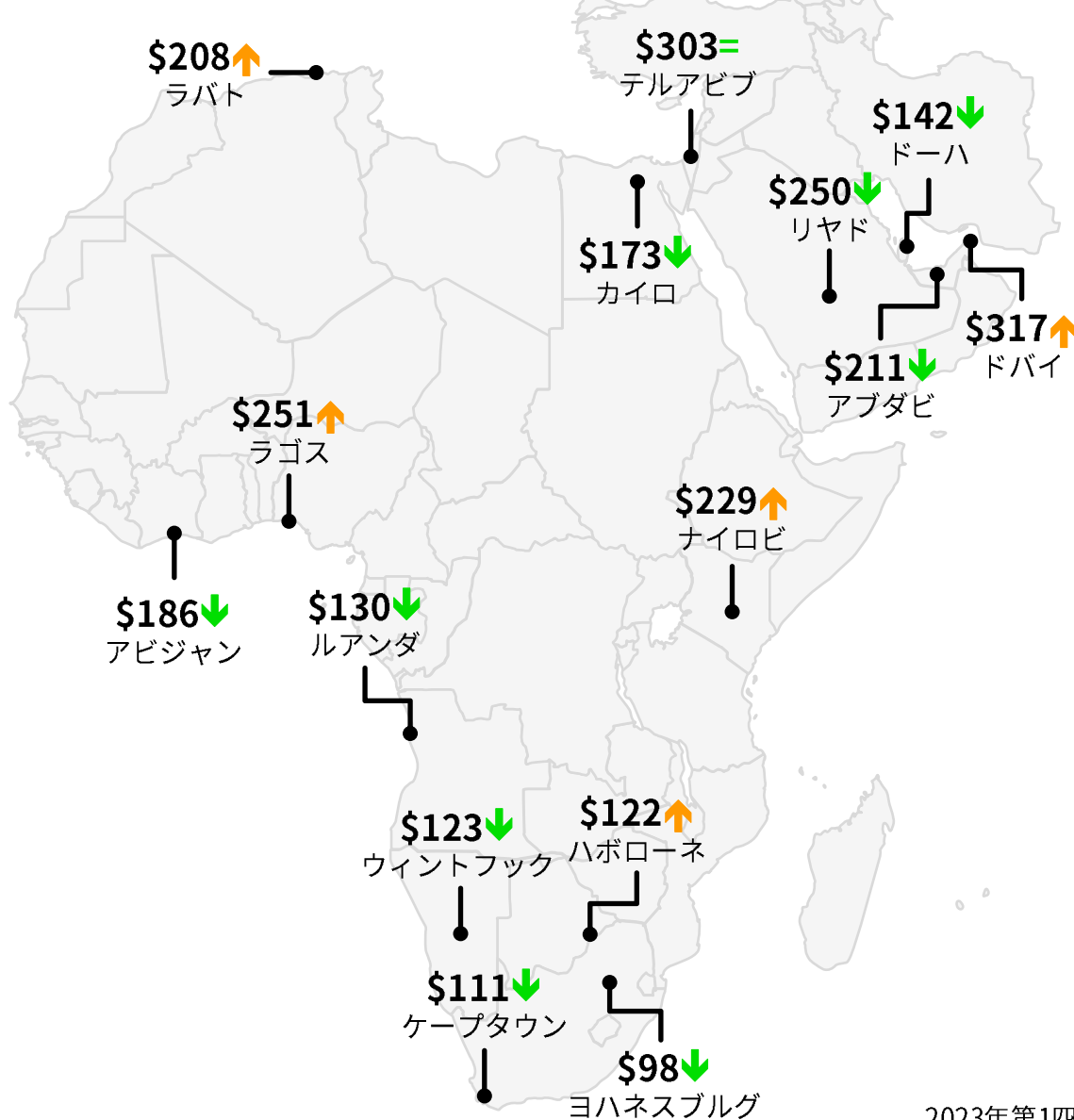
# 中東、アフリカ

## 宿泊施設 Q2-2023

2023年第1四半期と比較して、  
ピーク料金の後、第2四半期の  
地域のARR全体は-\$24と減少。

### 2023年第1四半期と比較した料金

- アブダビ ↓ 23%
- カイロ ↓ 52%
- ケープタウン ↓ 71%
- ドバイ ↑ 10%
- ヨハネスブルグ ↓ 18%
- リヤド ↓ 8%



2023年第1四半期と↑↓比較した料金



出張  
支払われた平均料金の変動率

2023年第2四半期vs

2023年第1四半期 ↓ 19%  
2022年第2四半期 ↑ 2%



# 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。

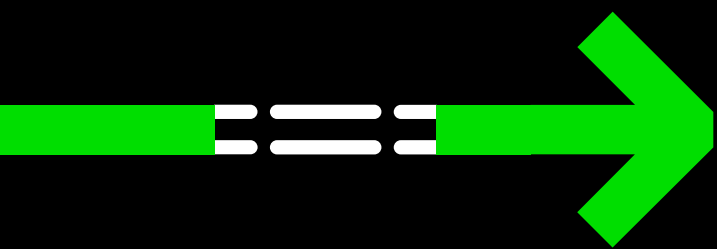
読者は、本出版物の情報の関連性、正確性、完全性、最新性の評価において一切の責任を負うものとします。本レポートは、情報提供のみを目的として発表されています。

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。

[www.fcmtravel.com/en/what-we-do/consulting](http://www.fcmtravel.com/en/what-we-do/consulting)

可能性を最大限に高めよう



FCM

CONSULTING