

2022年4月20日

出張の脱炭素化に向けた温室効果ガス排出量管理について

— 出張分野における排出量管理のポイント —

コンサルタント
日詰 菜々子

< 要点 >

- コロナウイルス感染症の流行により、サステナビリティに対する意識の広がりが加速している。
- 消費者の意識変化への対応や、2020年10月に発表された「2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする」という目標に向けて、多くの企業が温室効果ガスの排出量管理と削減活動に取り組んでいる。
- 温室効果ガスの排出を伴う企業活動の中には移動や宿泊を伴う出張も含まれており、欧州を筆頭に出張における脱炭素化の動きが進められている。
- 原油を原料としていない SAF/持続可能燃料は、現状様々な課題が待ち受けているが、今後、出張の脱炭素化を目指す上で大きなソリューションの一つとなることが予想される。
- 日本の環境省と経済産業省が発行している、「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン」では複数の算定方法が提示されており、算定における難易度や付随する課題は様々である。
- 今後は排出量削減までを見通した算定方法の選択がより一層求められる。
- 選択する算定方法に応じて削減方法は異なり、どうしても必要な出張に行きながら排出量を削減するためには、算定式に細かい要素を組み込むことが必要になる。
- 選択した方法で算定をするために必要なデータの収集・管理体制の構築が企業として求められる。



TOPREP CORPORATION

Hamamatsucho 262 Bldg.
2-6-2 Hamamatsucho Minato-ku Tokyo
<https://www.toprep.co.jp>

本文書は、情報提供のみを目的として提供されており、作成日時時点で弊社が調査する範囲で作成されたものです。ここに記載されている内容は情勢等の変化により予告なく変更されることがあります。

本文書は、その内容に誤りが無いことを保障するものではなく、正確性、信頼性、完全性、新しさに問題があった場合、または本文書のご利用に際して生じた利用者と第三者との間のトラブルが発生した場合について、いかなる法的責任も明確に否認し、本文書によって直接的または間接的に確立される契約義務はないものとします。本文書は株式会社トップレップの著作物であり、いかなる目的のためにも当社の事前の承諾なく本文書の全部もしくは一部引用または複製、転送等により使用することはできません。

1. はじめに

2022年4月現在、地球温暖化の影響により世界各地で異常気象が発生しており、全世界的に気候変動への急速な対応が求められています。国連が2030年までの持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals/SDGs）を2015年に採択して以来、目標の達成に向けて世界規模で様々な取り組みが進められています。新型コロナウイルス感染症の流行により、社会的な課題が明らかになったことや、ステイホーム期間に自らの生活を見直す機会になったことから、日本国内でもサステナビリティに対する意識の広がりが加速しています。それに伴い、環境や社会に対して良い影響を与えたいと考え行動をする消費者、「コンシャス・コンシューマー」の世界的な増加が近年注目を集めており、日本でも増加傾向にあります。このような消費者の意識変化への対応や、日本として掲げている「2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする」という目標に向けて、企業活動における温室効果ガス排出量の管理や削減のための取り組みを多くの企業が進めています。

2. 海外の出張における脱炭素化の動向

温室効果ガスを排出する企業活動の中には移動や宿泊が伴う「出張」も含まれており、欧州の企業を筆頭に、出張における排出量を把握するだけでなく、排出量削減の取り組みを盛り込んだトラベルポリシーの策定、手配時に排出量の少ないフライトやエコホテルの選択をするような啓蒙など、出張における脱炭素化の動きが進められています。

また、近年話題のSAF（Sustainable Aviation Fuel/持続可能な航空燃料）は、出張における排出量の削減に大きく寄与するのではないかと注目を集めています。SAFとは原油を原料としていない持続可能燃料を意味し、廃油や木質バイオマス、古紙パルプ、藻、サトウキビや都市ごみ等、原材料となる物の種類は様々です。現在は従来の化石燃料と混合した上での利用が一般的ですが、航空会社や航空機メーカーなどの開発事業者がSAF100%での定期便の運航に向けた開発や検証を進めており、すでにSAF100%での定期便運航を実現させた事例もあります。また、企業と航空会社が業務提携をして、社員の出張においてSAFを使用する契約を結ぶ海外企業が増えています。従来の化石燃料を用いたフライトとの価格差や、原料や製造プロセスによって幅がある排出量の削減率など、SAFの導入には様々な課題が待ち受けていますが、市場流通が可能な段階に入れば、近い将来SAFを利用した出張が当たり前になるかもしれません。

3. 現行ガイドラインの現状と課題

現在、日本の環境省と経済産業省が発行している「サプライチェーンを通じた温室効果ガス排出量算定に関する基本ガイドライン」では、出張の項目だけでも複数の算定方法があります。（図1参照）その中には、旅程関連のデータを用いて算定する方法と、旅程関連のデータを必要としない算定方法があります。

図 1：現行ガイドラインの算定方法と算定方法別の出張における排出量¹

※) 従業員数 1000 人の企業に勤務する A さんが日系航空会社のエコノミークラスのフライトを利用して、シンガポールに 3 泊 4 日の出張をした場合の A さんの出張における排出量を例として算定しています。²

算定方法	算定に必要なデータ	出張における排出量(※)
移動距離や移動等に伴う燃料使用量に基づく算定	・ 出張者数 ・ 飛行距離 (発着地)	973.636 kg CO ₂
宿泊数に基づく算定	・ 宿泊数	
交通費支給額に基づく算定	・ 航空券代金	339.72 kg CO ₂
宿泊数に基づく算定	・ 宿泊数	
出張日数に基づく算定	・ 出張種別 (海外出張) ・ 出張日数	180 kg CO ₂
従業員数に基づく算定	・ 従業員数	1427.9 kg CO ₂

上記のように、同じ条件であっても採用する方法によって算定される排出量には幅があり、国の制度として統一された算定方法が準備されていないことが課題の一つです。ただ、ルール全体の課題を解決するということは難しいため、今ある算定方法の中で対応していく必要があります。以下では、それぞれの算定方法の特徴や課題についてまとめています。

■ 移動距離や移動等に伴う燃料使用量に基づく算定方法

特徴

- ・ 外的要因により変動しない移動距離のデータや、温室効果ガスの排出源となる燃料使用量を用いることから、比較的正確性が高い。
- ・ 出張回数や人数の制限、交通手段の代替などに加えて直行便の利用も排出量削減につながり、比較的活用できる削減の取り組みが多い。

課題

- ・ 最新の排出原単位のデータを確認するためには IDEAv2 (サプライチェーン温室効果ガス排出量算定用) が必要になる。
- ・ 移動距離や燃料使用量などの詳細なデータを継続的に管理する体制が必要になる。

■ 交通費支給額に基づく算定方法

特徴

- ・ 旅程関連データの管理が難しい場合でも、交通費のデータを管理していれば算定が可能。
- ・ コスト削減が排出量数値の削減につながる。(ただし、同じ路線・機体・座席クラスであったとしても選択できる運賃の幅が大きいいため、正確な排出量が測定できているとは言えない。)

¹ 参考：環境省・経済産業省/サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等算定のための排出原単位について

² サプライチェーンを通じた組織の温室効果ガス排出等の算定のための排出原単位データベース (Ver.2.6) を用いて算定

- ・ 移動距離や移動等に伴う燃料使用量に基づく算定ができない場合の代替算定方法としてガイドラインに記載されている。

課題

- ・ 交通費、特に海外航空券の運賃は、航空会社との契約形態や券種、出張時期などの様々な要素に応じて変化するため、正確性が低い。
- ・ パック商品など、交通費と宿泊費がセットになっている料金の場合、各活動別（交通手段別・宿泊）の排出量の算定ができない。
- ・ 自家乗用車(社用車)での移動における排出量の算定ができない。
- ・ 最終的にどうしても削減できない排出量をカーボン・オフセットする場合に、交通費支給額に基づく算定方法を用いるには、それ以外の算定方法を採用できない理由を明確にする必要がある。³

■ 出張日数に基づく算定方法

特徴

- ・ 旅程関連データの管理が難しい場合でも、出張日数のデータを管理していれば算定が可能。
- ・ 移動距離や移動等に伴う燃料使用量に基づく算定、または、交通費支給額に基づく算定が難しい場合の代替算定方法としてガイドラインに記載されている。

課題

- ・ 各活動別（交通手段別・宿泊）の排出量の算定ができない。
- ・ 排出量の削減方法が出張日数の削減のみとなってしまう。

■ 従業員数に基づく算定方法

特徴

- ・ 旅程関連のデータを管理する必要がなく、従業員数のデータのみで算定が可能。
- ・ 出張日数に基づく算定が難しい場合の代替算定方法としてガイドラインに記載されている。

課題

- ・ 企業の出張実績を反映しない算定方法であり、正確性が低い。
- ・ 各活動別（交通手段別・宿泊）の排出量の算定ができない。
- ・ 国内出張・海外出張それぞれの排出量の算定ができない。
- ・ 排出量削減の方法が従業員数の削減のみとなってしまう。また、出張量が増加していなかったとしても従業員数が増加すると出張における排出量が増加したように数値として表れてしまう。

■ 宿泊数に基づく算定方法

特徴

- ・ 宿泊数のデータを継続的に管理することで算定が可能。

課題

- ・ 海外出張の宿泊における排出量の算定には対応していない。

³ 出典：環境省「カーボンオフセット・ガイドライン (ver.1.1)」

4. 出張における排出量管理のポイントとは

上述の通り、それぞれの算定方法に特徴や課題があり、自社の出張データの管理状況等に応じて最適な算定方法を選択することが重要です。算定方法を選択するためには、まず算定の目的を明確にすることがポイントです。あくまでも自社出張における排出量の対外的な報告や情報開示だけが目的であれば、どの算定方法を選択しても目的の達成に影響はありません。しかし、世界的に脱炭素に向けた動きが一層強まっている中で、排出量の算定・報告だけではなく削減までを見通した取り組みが企業に求められています。

排出量削減のためには、基本的に母数を減らすしか方法がありません。(例えば、距離に基づいた算定をする場合には距離(母数)を減らすなど。)つまり、出張自体の回数を減らすことや、算定方法によっては企業の従業員数を減らすことでしか数値的な削減ができないのです。このコロナ禍で多くの出張がWEB会議に切り替えられてきたことから、以前より出張削減に対して抵抗はなくなっているかもしれませんが、そのような中でもどうしても出張に行かなければならない場面もあったのではないのでしょうか。どうしても必要な出張に行きながら排出量を削減するためには、算定式により細かい要素を組み込むことが求められます。例えば、フライトにおける座席クラスがその要素の一つです。ビジネスクラスの座席はエコノミークラスの座席と比較して機体の占有面積が広いとされています。このような細かい要素を組み込むことにより、出張回数削減以外の方法で排出量を削減していくことが可能になります。後々、算定方法を変更しようとする前年度比較などが難しくなり、削減目標の再設定が必要になります。そのため、継続した排出量管理をするためには、初めの段階で目的を明確にした上で、その目的に応じて算定方法を選択することが求められます。

さらに、選択した方法で算定をするために必要なデータの収集や管理体制の構築もポイントの一つです。出張における発着空港や手配金額、宿泊日数等のデータを企業にて集約し、継続的に管理・蓄積する体制を構築していく必要があります。

上述した「算定目的の明確化」、「目的に応じた算定方法の選択」、「継続的なデータ管理体制の構築」の3点が、出張における排出量管理をする際に欠かせないポイントとなります。

5. さいごに

今、どの業界においても排出量削減の取り組みが求められていることや、環境経営の指標、環境情報の開示がスタンダード化していることから、サプライチェーン排出量の算定・削減は、企業にとってより一層不可欠なものとなっていくことが考えられます。今後、さらに企業の対応が求められてくる出張分野の排出量管理につきまして、是非この機会にご検討ください。



TOPREP CORPORATION

Hamamatsucho 262 Bldg.
2-6-2 Hamamatsucho Minato-ku Tokyo
<https://www.toprep.co.jp>

株式会社トプレップ / TOPREP COPORATION

東京都港区浜松町 2-6-2 浜松町 262 ビル

<https://www.toprep.co.jp/>

2015年にトッパングループより出張旅費専門のコンサルタント会社として設立されました。従来のコンサルティング会社とは異なる専門的アプローチから、グローバルで活躍する企業（特に日本企業）を対象として、間接費の中でも特に大きな割合を占める出張費の削減・最適化を主軸に、旅費規定や出張者の安全配慮、サプライヤ契約内容等の交渉代行およびコンサルティングを展開いたします。TOPREPの詳細については <https://www.toprep.co.jp/> をご覧ください。