



モビリティ×SDGsシリーズ Vol.3

出張、搭乗を減らすだけじゃない！ モビリティ×SDGs・ESGの新常識

プレゼンター



株式会社AIトラベル
/ COO(Chief Operating Officer)
藤本 了甫

株式会社トップレップ
/ シニアコンサルタント 兼 セールスマネージャー
西ヶ花 竜希

出張、搭乗を減らすだけじゃない！ モビリティ×SDGs・ESGの新常識

「モビリティ×SDGsシリーズ」第3弾として「出張、搭乗を減らすだけじゃない！モビリティ×SDGs・ESGの新常識」を開催。株式会社AIトラベルCOO 藤本了甫氏と株式会社トップレップセールスマネージャー兼シニアコンサルタント西ヶ花竜希氏が登壇し、航空業界やホテル業界のSDGsやESGへの取り組み事例を紹介。さらに、国内外の事例から見えてきた、業界特有の課題も話題にのぼりました。

I SDGs・ESGを理解するための基礎知識

ニュースでもよく目にするSDGsという言葉。実際にその意味をしっかりと説明できる方は意外と少ないかもしれません。まずは、似た文脈で語られることの多いESGとの違いや、なぜ今SDGsが注目されているのか、その背景をご紹介します。

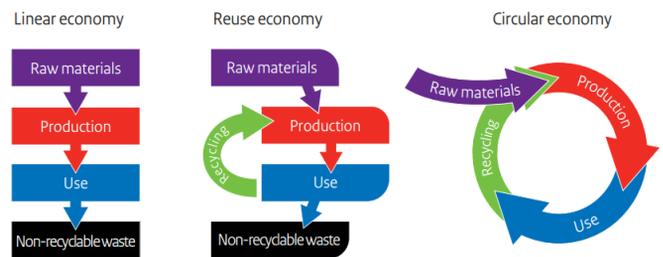
1. 今、世界ではサーキュラー・エコノミーへの転換が求められている

(藤本氏) 2016年以降、グローバルリスクはほとんどが環境に関するリスクとなっています。環境リスクが高まる理由の一つとして挙げられているのが「短期利益追求型ビジネス」です。短期的に利益を最大化させるためにビジネスを展開すると、環境を無視して温室効果ガスの排出や汚染、乱獲、伐採などのマイクロ課題が発生します。さらに、こうした課題が原因となり引き起こされる自然災害や資源枯渇などのマクロ問題が生じてしまっています。物流の断絶や調達の不安定化などマイナスの影響が、結果的に事業へも影を落とす短期利益追求型ビジネスでは、企業として持続的成長を求めるのには限界があります。

こうした社会的背景から出てきたのが「サーキュラー・エコノミー」という原料の調達から生産・使用・リサイクルまで、モノを100%使いまわして循環させるため、ゴミを出さない仕組みです。経済をサーキュラー・エコノミー化していこうという流れの中で生まれたのが、今回のウェビナーテーマにもなっているSDGsの考え方です。

図1. サーキュラー・エコノミーの仕組み

From a linear economy



画像引用：A Circular Economy in the Netherlands by 2050 P17

サーキュラー・エコノミーの3原則

1. 廃棄物と汚染を生み出さないデザイン
2. 製品と原料を使い続ける
3. 自然システムの再生

2. SDGs・ESGとは？

(藤本氏) SDGs(Sustainable Development Goalsの略)とは、社会的課題を解決して、より良い世界を実現するために2015年9月に国連サミットで採択された2030年までの国際目標です。SDGsには、各国に重点課題があり、表1のように、日本にも8つの優先課題があります。

一方、SDGsと同様の環境や社会への配慮が必要という視点から、非財務情報として企業の評価基準に取り入れられ始めているのが「ESG」です。ESGとは、環境(Environment)・社会(Social)・企業統治(Governance)の3つの指標からなる企業の評価軸です。昨今、投資の際の評価軸として財務状況だけでなく、こうしたESGも投資家から考慮され始めています。

表1. SDGs文脈での日本の8つの優先課題

People 人間	1. あらゆる人々の活躍の推進 2. 健康・長寿の達成
Prosperity 繁栄	3. 成長市場の創出、地域活性化、 科学技術イノベーション 4. 持続可能で強靱な国土と質の高い インフラの整備
Planet 地球	5. 省・再生可能エネルギー、気候変動対策、 循環型社会 6. 生物多様性、森林、海洋等の環境の保全
Peace 平和	7. 平和と安全・安心の実現
Partnership パートナー シップ	8. SDGs実施推進の体制と手段

出典：持続可能な開発目標(SDGs)実施指針

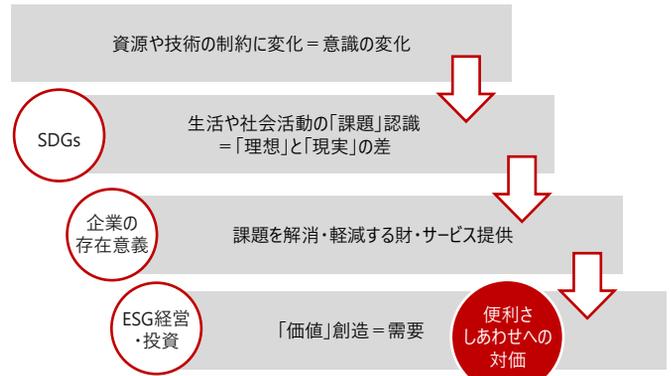
3. SDGsとESGの関係性

(藤本氏) こうして見てみると、似たような価値基準や背景のもとで語られることの多いSDGsとESGですが、その関係性を説明します。まず、SDGsは「ゴール」です。2030年までに持続可能な開発環境を整えるために達成すべき目標です。一方で、ESGは課題を解決するための企業活動のプロセスです。

図2のように、これまでの資源や技術の制約、意識に変化が生じることで、課題が認識されるようになります(SDGs)。その課題を解消・軽減するために、財・サービスを提供するという企業の新たな存在意義が生まれ、それを達成するためにESG経営・投資の部分が生まれてきます。

そのため、SDGsとESGは密接に関係していることに間違いありませんが、切り口が全く違うものとして認識しておいてください。

図2. 長期的「価値創造」とリターン強化



出所：三宅秀道「新しい市場のつひかた」(東洋経済新報社)を参考にアムンディが作成
引用：日本経済新聞出版社 アムンディ・ジャパン編「ESG入門 新版 経営、投資での実践」p29より

II モビリティ×SDGsの最前線

ここからは、主題でもある、各業界のSDGsへの取り組みを具体的な事例や背景も交えながら紹介していきます。今回藤本氏が紹介したのは、実際に、とあるホテルへのインタビューを通じて見えてきた、SDGsへの具体的な取り組みと課題です。

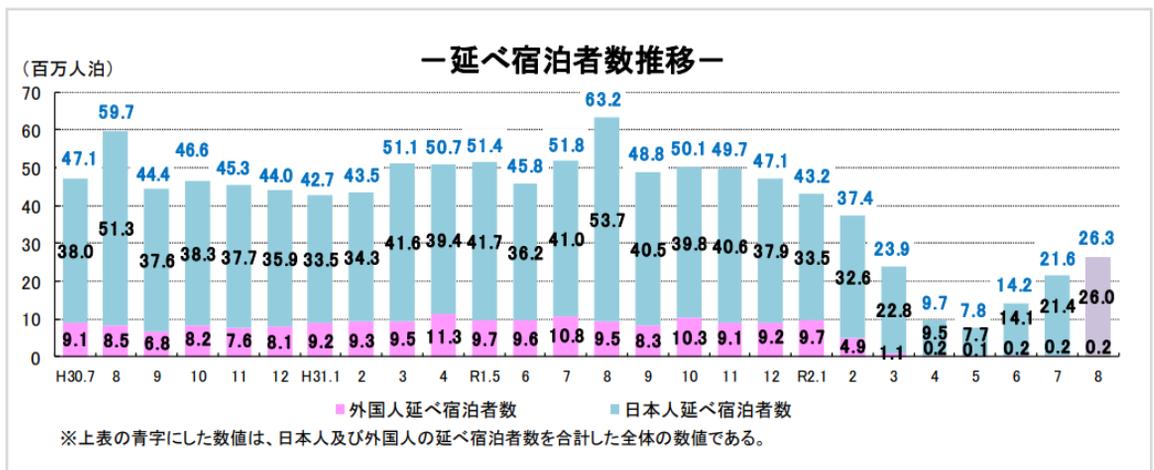
1. コロナ禍により変化したホテルを取り巻く環境

(藤本氏) コロナ禍の影響で、ホテルを取り巻く外部・内部の環境は大きく変化しました。一体どのような変化があったのでしょうか。

先ず、外部環境の変化です。コロナ禍により人々の移動ができなくなり、海外からの旅行者が減ったことで、ホテル需要は大幅に低下しました。今までは、何もなくても部屋数は埋まっていたことから、従来は集客に対してホテル側はそれほど力を入れていませんでした。コロナ禍になり一気にホテル需要が激減。集客が既存の枠組みで難しくなっしまい、対策が必要になりました。

また、内部環境においても大きな変化が起こりました。今まではスタッフをどんどん拡充すればよかったホテル業界も、人件費を抑えるという観点から限られたスタッフの中で効率的なオペレーションが必要になりました。加えて、何もなくても顧客が来ていた状況が変わり、宣伝方法の見直しや従業員の意識改革が必要になったそうです。

図3. 外部環境説明(コロナ)



出所：観光庁 報道資料より

2-1. ホテル業界の取組み

(藤本氏) こうした状況に直面し、ホテルが最初に着手したのは、何に取り組みかを“ボトムアップ”で考えることでした。トップダウンでは現場が自分ごととしてアクションできないことがその理由です。現場から何ができるかを考え、PDCAのアクションを回していくことで、積極的に従業員が自分ごととして取り組むようにしていきました。

ホテル業界では、コロナ禍により従業員数を減らざるを得なかった結果、オペレーションの効率化が必要になりました。より効率的にホテルを回すために、4つのアクションをとりました。(図4)

お客様の満足感を損なうことなく、心地よい空間を効率的に整えることや、SDGsの観点からアメニティグッズは各部屋ではなくフロントに置き、必要な人が手にできる仕組みに改善しています。こうすることで、アメニティを各部屋にセットする手間も省け、オペレーションが簡略化しました。さらに、QRコード決済など非接触型の決済サービスなどを導入することで接客DXを促進しています。支払い以外のシーンでも、客室のテレビにVODパネルを設置してオペレーターと繋がり、ルームサービスを利用できるシステムづくりを構想しているそうです。これまで人的資源の導入で作りに上げてきた快適なホテル空間とサービスですが、コロナ禍に入り、システム化やオペレーションの効率化を図ることで快適性を確保する方向へと舵を切りました。

図4. コロナ禍でホテルが取り組んだ4つのアクション

1. 短時間でシンプルにしつつ、清潔感のある空間づくり
2. 徹底的な省エネ・脱プラ
3. 非接触サービスなどの接客DXの推進
4. 無駄をそぎ落としたミニマムな快適性

2-2. ホテル業界の取組みの成果

こうしたホテルの取り組みは、SDGsの観点からどのような効果を及ぼしたのでしょうか？実際の成果を、SDGsの視点から見てください。

①働きがいも経済成長も実現するという視点

(藤本氏) 効率的なオペレーションで清潔感のあるホテル空間やおもてなしを作り上げ、非接触型決済システムなどのサービスを取り入れた取り組みは、SDGsの目標の一つである「働きがいも経済成長も」という目標達成に貢献しました。接客DXの導入は先行投資など必要になる部分ではありましたが、取り組んでいかなければならない内容だとホテル側も認識しているそうです。



②つくる責任・つかう責任という視点

(藤本氏) SDGsの目標として12番目に掲げられていた「つくる責任・つかう責任」の達成に貢献したのが、アメニティの設置方法や配布方法を見直した「徹底的な省エネ・脱プラ」と「無駄を削ぎ落としたミニマムな快適性」の追求でした。プラスチック素材を使うことの多いホテルのアメニティ。無駄なアメニティの消費を抑えることで、ゴミの削減や化学物質の排出を食い止めることにも貢献しました。



(藤本氏) 今回インタビューに答えてくれたホテル担当者からも、循環する経済を考えていくことは対外的PRとしても必要である一方、課題も認識しているという声が寄せられています。「SDGsは人的コストや労力もかかるけれど、取り組まないことの方が大きなマイナス影響を及ぼすのでやらざるを得ない」という本音もホテル担当者にはあるようです。ホテル業界では「今までの業界のやり方ではいけない」という危機感を持って、SDGsへの取り組みを進めています。

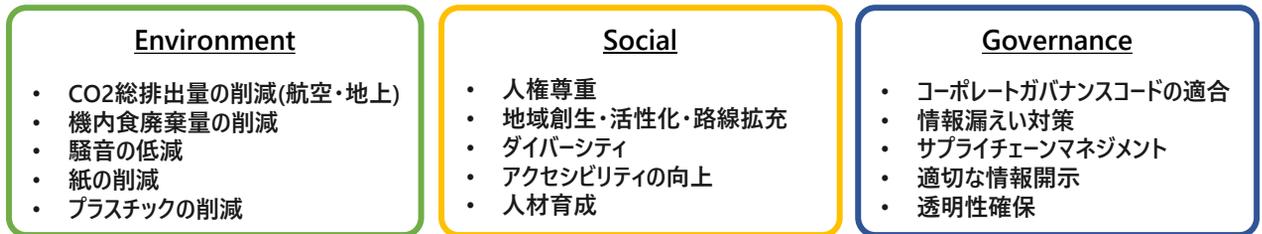
Ⅲ 航空業界が取り組んでいるESG事例

続いて登壇した西ヶ花氏からは、航空業界におけるESGの取り組みを具体的な事例をもとに紹介します。

1. 航空業界もESGの取り組みを強化している

(西ヶ花) ホテル業界や他の業界と同様に、航空業界でもESGの取り組みが始まっています。ESGの取り組みにおいて、特に航空業界特有の課題が浮き彫りになっているのが環境面です。航空業界では航空機を動かすために、CO2排出は避けられません。そのため、CO2総排出量をいかに削減していくかは、業界特有の課題として挙げられます。加えて、機内食廃棄量の削減や騒音の低減も航空業界特有の課題です。実際に航空便を使っていると、チケット類などの紙がだんだんと減ってきていると感じている方もいらっしゃるかもしれません。こうしたことも、航空業界が今まさに取り組んでいる環境面への配慮と取り組みのひとつです。社会性の面を見ると、他業界の取組みと大きくは変わりませんが、地域創生・活性化・路線拡充の部分は業界特有の取組みといえます。営利活動の面ももちろんありますが、航空業界は地域創生・インフラとしての役割も大きいことから、地方を活性化させるため、また、路線自体を維持・拡充するための社会的取組みがあります。ガバナンスについては、他業界の企業と変わらず、情報漏えい対策やサプライチェーンマネジメントなどの取組みがされています。

図5. 航空業界におけるESGの取組み



2. 環境分野で求められる航空業界特有の課題と取り組み

(西ヶ花) 航空業界では、環境分野で特に業界特有の課題があることを紹介しました。ここからは、具体的にどんな環境分野での課題があり、周辺からの要請があるのかを見ていきましょう。

【周辺事情】

- 官(政府/自治体/国際機関など)からの要望
例えばフランスでは、CO2排出量削減に向けて短距離国内航空便が禁止されている事例があります。具体的には、2時間30分未満で鉄道移動できる行き先へのフランス国内便は廃止され、鉄道利用へとシフトしています。
- 民(国民・市民団体・利用者など)からの要望
ヨーロッパではフライトシェイム(飛び恥)という言葉が生まれ、若者を中心に鉄道で旅行しようという動きが広がっています。国民や市民団体・利用者などの民間からもCO2排出量削減に対する取り組みの要望が出てきています。

【CO2排出量削減に苦心する背景】

(西ヶ花) 航空業界において、CO2排出量の問題がしばしば取り上げられる理由として、表2のように、フライトでのCO2排出量が非常に大きいことが挙げられます。とはいえ、航空業界がこの課題を解決するまでの道のりは決して楽なものではありません。航空業界がCO2排出量削減に苦心する背景には、次のような事業環境の特性があります。

表2. 1回の渡航あたりのCO2排出量

都市	排出量(エコノミー)	排出量(プレミアム以上)
東京⇄北京	282.4kg	282.4kg
東京⇄シンガポール	560.6kg	1,120.0kg
東京⇄ニューヨーク	920.4kg	1,841.0kg
東京⇄ロンドン	803.5kg	1,607.2kg

出典：ICAO(国際民間航空機関)

①日本⇄海外間の移動は飛行機を利用するしかないという地理条件

海外のように「陸路での移動への切り替え」が容易にできる環境とはそもそも異なる環境でありながら、世界的には同じ土俵で語られてしまう向きが強い点は、大きな悩みの種となっているようです。

②飛行機の運行上、CO2排出は避けられない

従来の燃油では、航空輸送のボリュームが発展すればするほどCO2排出量は増えてしまいます。航空輸送事業の発展とCO2排出量削減を同時に達成するためには、そもその燃料の切り替え（燃油改革）が必要になるのです。

【航空業界が注目する新たな燃料“SAF”に関する国内外の動き】

(西ヶ花)航空業界では、持続可能な航空燃料としてSAF(Sustainable Aviation Fuel)が注目されています。SAFは植物や廃油などから作られたバイオ燃料で、従来と比べてCO2排出量が最大80%程度減らせる画期的な燃料として注目されており、日本では、2030年までに航空燃料の10%をSAFに置き換えることが目標とされています。とはいえ、SAFの調達に現在輸入に頼らざるを得ず、従来燃料の10倍のコストがかかる場合もあることなどから、まだまだ課題もあります。現在、日本では官民一体となってSAFの活用を進めていく動きが始まっています。また、欧州では、航空会社に燃料の一定割合をSAFにするよう義務付ける動きも出てきています。

①国内の動き

(西ヶ花)日本では**日本航空(JAL)**が2018年に国産バイオジェット燃料の製造に挑戦するプロジェクトが実施されました。2020年3月下旬には国産バイオジェット燃料を完成させています。

一方で全日空(ANA)では、**SAF Flight Initiative**というパートナーシッププログラムをスタート。加えて2022年4月からは、参加企業が出張の際にANA便を利用することでCO2排出量を実質的に削減することになるコーポレート・プログラムも始めています。どれだけ削減されるのかやその割合は、法人契約ごとに実績に基づいて決定していくこととなっているそうです。企業側は、ANAが発行するCO2削減証書を、ESG経営の開示情報として活用できます。

②海外の動き

(西ヶ花)海外の航空会社によるCO2削減も見てみましょう。

ユナイテッド航空では、SAF調達のための追加コストを一緒に負担する機会を企業に提供するプログラムを実施しています。このプログラムには、マイクロソフトやBCGなどの大企業も参画しています。さらに、CO2削減への取り組みが日本よりも進んでいるヨーロッパでは、エールフランスとKLMオランダ航空が、出張におけるフライトの化石燃料とSAFの差額の一部を企業側も負担することで、参画企業が実質的にSAF普及に貢献できるプログラム（Corporate SAF Program）などの動きも始まっています。

日本のJALやANA、そしてユナイテッド航空では航空料金への影響が未発表であるのに対して、エールフランスとKLMオランダ航空では航空料金にもSAF切り替えへのコストを反映させています。具体的には、航空券を購入する際にSAFへの少額の寄付を自動的に徴収する新基準です。2022年1月時点での金額は、パリ・アムステルダム初の日本行きフライトで、エコノミークラスなら4ユーロ、ビジネスクラスでは12ユーロと、一律料金が徴収されることとなっています。

表3. 航空会社別のSAF活用に向けた取り組み事例

日本航空	2018年より、国産バイオジェット燃料の製造に挑戦するプロジェクト、「10万着で飛ばそう！JALバイオジェット燃料フライト」を実施。2020年3月下旬に国産バイオジェット燃料が完成。
全日空	SAF Flight Initiative : 参加企業と協力して産業横断的にSAF利用を推進し、バリューチェーンにおけるCO2排出量を実質的に削減するパートナーシップ・プログラム。コーポレート・プログラムでは、法人契約を締結し参加することで、出張におけるCO2排出量を削減し、企業の気候変動への対応や、どのように社会的責任を果たしているのかという非財務情報を可視化することが可能。
ユナイテッド航空	Eco Skies Alliance : 法人のお客様に、持続可能な航空燃料(SAF)のための追加のコストを負担する機会を提供するプログラム。このプログラムには、マイクロソフトやBCG、salesforce等様々な大企業が参加している。
エールフランス/ KLMオランダ航空	Corporate SAF Program : 出張におけるフライトの化石燃料とSAFの差額を負担し、SAFの利用促進サポート企業として環境に配慮した出張の実現が可能。事前に設定された排出量を削減する「定額協賛」と出張時に使用された総燃油量に対して任意の割合のCO2排出量を削減する「定量協賛」の2形態がある。マイクロソフトなどと提携している。 SAF Contribution : 航空券を購入する際に、SAFへの少額寄付を自動的に徴収するという新しい基準であり、フランスまたはオランダを発する便の全運賃に適用される。(一部適用除外となる場合あり)

3. 航空会社とホテルの活動には利用者側の協力が不可欠

講演後半では、航空会社やホテルの企業活動におけるSDGs・ESG実施のためには利用者側の協力が不可欠であることが指摘されました。

(西ヶ花)航空会社やホテルと、私たちサービスの利用者側が目指す姿は同じです。既に航空会社やホテルは社会的な責任として、資源枯渇や環境破壊などの課題解決を達成するための対策を講じはじめています。利用者側は、SDGsに関して取り組む企業を選ぶことで、社会的課題解決への助けになるのではないのでしょうか。ただ、利用者にとっても、航空会社やホテルにとっても、SDGsやESGの取り組みを進めていくことは、長期的な視点では大切であるとはいえ、短期的視点では課題やデメリットもあります。

それぞれの立場からの課題は、次のようなことが挙げられます。

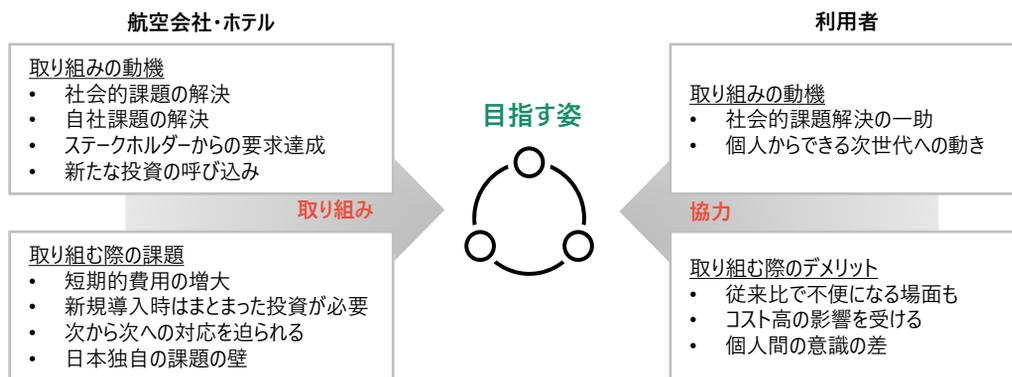
航空会社やホテル側の課題

課題解決のためには、短期的にはまとまった投資が必要になったり、コストが増大したりなどさまざまな不便も出てきます。また、環境問題はグローバルな問題で各国の価値基準も異なることから、日本の中だけで解決できることでもありません。また、日本は島国であるため、陸路だけでは国境を跨いだ移動ができず、空路を頼らざるを得ないことや、SAFの調達が入りに頼っている点も課題の一つです。

利用者側の課題

従来と比べて不便になる場面が出てきたり、航空会社やホテル側で環境課題に取り組むためのコストの増大は、利用料金にもつながります。また、個人間で意識の差が出るのも事実です。

図6. 航空会社・ホテルと利用者が目指す姿



(藤本氏)ホテル側は「お客様にSDGsへの取り組みを受け入れてもらえなかったら、ホテルの取り組み自体を全く変えなければいけないのではないかと」という不安や課題を感じている点が指摘されました。企業側が「SDGsの活動に伴うサービスの変化などに対して顧客が抵抗を示したら経営への影響も出るのでは？」というリスクも抱えながら取り組むことに対して、今後利用者側がどのように受け入れていくのかという事がポイントになっていくと思います。

(西ヶ花)ありがとうございます。私も航空会社やホテルにインタビューをしてみて、企業におけるSDGs・ESGへの取組みには利用者の協力が必要不可欠であるということ改めて感じました。私たちも含めて、利用者側も企業の活動に呼応するような動きができるといいのではないかと考えております。

IV

実際どうなの？ ウェビナー参加者の気になるポイント

質問1



飛行機に乗ること自体が環境負荷の大きい移動であり、恥じるべき行動であるという、フライトシェイム(飛び恥)は世界でどのくらい浸透していますか？

フライトシェイムの考えは、世界単位でみても、まだ浸透しているとは言えないと思います。
ただし、欧州では大陸間移動するにあたって距離が非常に短いということもあり、実際に陸路に代替するの動きが出ています。
一方で、日本やアメリカなど地理的に航空移動がどうしても必要な地域では、フライトシェイムひとつを声高に語るという事が必ずしも課題解決には繋がらないという事が認識されています。



トップレップ 西ヶ花

質問2



SDGs・ESG課題解決の一助となるために、利用者は飛行機を利用する際に何を意識すれば良いのでしょうか？

私自身も利用者側におりますが、空港や航空会社の実施する取り組みに呼応することが重要だと感じています。
例えば、燃油の交換に対しては私たちができることは現状ありませんが、フードロス対策や紙の削減など、私たち個人が協力できる部分もあります。紙申請だったものがシステム化されているのであれば、システムを積極的に利用したり、無人チェックイン機を利用したりと、業界の取組みに協力していくことが大切になります。



トップレップ 西ヶ花

質問3



具体的に利用者はどのような部分が不便になりますか？

ホテルの事例で見ると、アメニティを毎回フロントへ取りに行かなくてはならないですとか、ストローが紙のものに代替されるなど、これまで便利に利用できていたものが代替されることによって、少しずつ不便な面が出てきます。



AIトラベル 藤本氏

質問4



出張の移動手段に飛行機を利用することは減ってきていますか？

現状ではまだ減ってきてはいません。特に、遠距離で飛行機の利用は多くあるという認識です。ただし、今後は「東京—大阪」間のような近距離移動では、飛行機以外の交通手段を使うかどうか議論の余地も出てくるでしょう。



AIトラベル 藤本氏

私も同意見です。

例えば、ウェビナーでもご紹介したエールフランスでは、「パリ—リヨン」間のような近距離はフライト路線を廃止するという法案が通されていますが、日本では近距離でも路線が廃止されるという動きは現状ありません。

レジャーに関してはもちろん個人の判断となりますが、企業の業務渡航ではサステナブルな視点でのトラベルポリシーが加味される会社も出てきています。そうすると、「東京—大阪」間のように比較的近距離の移動では、積極的に鉄道を利用することが推奨されており、飛行機から鉄道への移動手段のシフトも、緩やかにではありますが進んできていると感じています。



TOPREP CORP

トップレップ 西ヶ花

質問5



コロナ禍で航空会社は既に経営難になってきていると思います。SDGsを意識することで費用が増大し、経営破綻する可能性もあるのでは？

航空会社へインタビューする中で、「SDGs活動を何もしない/したとしても薄い活動になる企業は、顧客から選ばれなくなってくるのでは」と危惧する声はさまざま聞かれます。

特に、環境への意識が高い傾向にある若い世代は、今後の航空会社の主戦場となります。こうした世代から選ばれる企業となるための取り組みは、欠かせない視点でしょう。

加えて、SDGsへの対応は業界全体での動きが始まっているため、全ての航空会社に共通する話となるわけです。また、コスト増は、価格への転嫁などで利用者側に負担がくることになります。そのため、結果的に、どこか1つの航空会社が経営難に陥ることはないのではないかと考えています。



TOPREP CORP

トップレップ 西ヶ花

質問6



利用する側である企業のSDGs担当者は、ホテル・航空会社の取り組みをどのように評価・推進していくのがよいでしょうか？

まずは航空会社やホテルの担当者さんに、どういった取り組みをしているかをどんどん聞いていただきたいと思います。また、先進的なポリシーの導入をしている企業の先進事例を参考にしたり、一緒に取り組んだりというのも一つのやり方ではないでしょうか？



トップレップ 西ヶ花

AI Travelでも脱炭素への取り組み機能を強化しています。実際、欧米の外資系企業の日本支社などからも「本国からレポート提出が求められているが、何かサポートいただけないか」などのお問い合わせが増えてきています。こうした現場をみると、まずは脱炭素への取り組みの見える化から始まり、SDGsに取り組む企業を評価する流れが日本にも来ると感じています。



AIトラベル 藤本氏

航空業界やホテル業界でのSDGs・ESGへの取り組みを俯瞰した今回のウェビナーでは、SDGsやESGの視点から経営を考えることは、今や企業として避けて通れない道であることが伺えます。

モビリティ業界のSDGs・ESGへの取り組みは、他業界に身を置くビジネスパーソンにとっても、参考にいただけるのではないのでしょうか。また、出張業務を管理する立場から「環境に配慮した出張ができているのか」という視点で、ホテルや航空会社選びをしてみたいはいかがでしょうか。

対談内容 および サービスに関する
お問い合わせ先

株式会社**トップレップ**

Email. info@toprep.co.jp

Tel. 03-6635-6610

(平日9:00-17:00)



出張の手間とコストを削減
株式会社AIトラベル

<https://aitravel.cloud/>



法人向け 総合出張管理専門のコンサルティング会社

株式会社トップレップ

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