

出張におけるグリーン車と航空機の利用基準を調査

～90年代前半と比べ、グレードダウンが顕著～

民間調査機関の（一財）労務行政研究所（理事長：矢田敏雄、東京都港区東麻布1-4-2）が行った「国内・海外出張旅費に関する実態調査」の中から、国内出張におけるグリーン車の利用と海外出張における航空機の利用等級基準、最近3年間における国内出張費用の削減状況の調査結果を紹介する。

90年代後半から2000年代にかけ、厳しい経済・経営環境の中、出張費用の削減に取り組む企業が多く見られた。具体的には、回数券やディスカウントチケットの利用、グリーン車やファーストクラスの利用制限などによる交通費の削減、出張回数（人数）の削減などが挙げられる。そのような取り組みもあり、90年代前半に比べると、国内出張でグリーン車の利用を認める企業は大きく減少し、海外出張における航空機の利用等級もグレードダウンが顕著となった。

なお、出張費用削減の動きについては、過去2000年、2011年に行った調査に比べて、落ち着いた感がある。

調査結果のポイント

1. 国内出張におけるグリーン車の利用

従業員では「認めない」が8～9割台。役員でも「認める」割合は減少【図表1】

2. 海外出張における航空機の利用等級基準

役員ではビジネスクラス、従業員ではエコノミークラスの増加が顕著【図表2】

3. 国内出張費用の削減状況

最近3年間で33.6%が削減。具体的内容は、「日当の見直し」が43.4%で最多【図表3】

●調査要領・お問い合わせ先は、5ページをご覧ください

I 出張におけるグリーン車と航空機の利用基準

国内出張におけるグリーン車の利用[図表 1]

従業員では「認めない」が8~9割台。役員でも「認める」企業は顕著に減少

在来線特急および新幹線のグリーン車利用を、上級者や顧客随行、座席の確保が困難、病気、やむを得ない場合などの特別なケースを除き、通常の昼間の出張において認めているか尋ねた。

役員では、在来線特急、新幹線ともグリーン車を「認める」割合はほぼ同じで、おおむね社長70%、専務57~59%、常務55~56%、取締役49~51%となっている。取締役の新幹線以外は、「認める」が半数を超えている。

バブル経済が崩壊したものの、まだ出張費用の削減が本格化していなかった92年調査と比較すると、「認める」が減少し、その分「認めない」が増えていることが顕著である。例えば社長の場合、92年には「認める」が在来線特急で91.0%、新幹線で87.5%と9割前後を占めていたが、今回14年調査では、それぞれ7割程度にまで減っている。その分、「認めない」は在来線特急で4.8%→25.3%、新幹線で6.5%→25.5%と大きく増加している。

従業員では、いずれも「認めない」が8~9割台で最も多い。92年調査と比べると、役員と同様、「認める」が減少し、「認めない」の増加が顕著である。例えば部長級では、「認めない」は在来線特急で43.8%→87.2%、新幹線で64.6%→91.8%と増加している。

90年代後半から2000年代にかけ、厳しい経済・経営環境の中、出張費用の削減に取り組む企業が多く見られた。00年に行った調査では、国内出張費用の削減に取り組む企業は5割に上り、その具体的内容として、「グリーン車の利用制限」を3割弱が挙げていた(後掲[図表4])。このような取り組みを背景に、グリーン車を認めない企業が増えてきたといえよう。それに加え、経営層では出張の際の時間も有効活用するため仕事に集中できるグリーン車を利用していたが、本数の増加や走行時間の短縮など運行環境の改善や役員自身のコスト意識の徹底という観点からも、利用の見直しが進んだものと考えられる。

[図表 1] 国内出張におけるグリーン車の利用基準の推移

区分			合計	認める	条件により認めない	認めない	認める	条件により認めない	認めない	認める	条件により認めない	認めない	認める	条件により認めない	認めない
役員	在来線特急(グリーン車)	92年	100.0	社長			専務			常務			取締役		
				認める	条件により認めない	認めない	認める	条件により認めない	認めない	認める	条件により認めない	認めない	認める	条件により認めない	認めない
役員	在来線特急(グリーン車)	95	100.0	85.6	10.1	4.3	78.9	11.9	9.2	75.3	14.0	10.8	70.9	15.3	13.8
		00	100.0	78.1	7.3	14.6	68.0	9.6	22.5	64.0	12.4	23.6	58.4	15.7	25.8
		03	100.0	75.0	9.0	16.0	61.8	11.1	27.1	60.4	11.1	28.5	54.9	11.1	34.0
		08	100.0	72.1	3.4	24.6	58.7	4.5	36.9	58.7	4.5	36.9	54.7	3.9	41.3
		14	100.0	69.9	4.8	25.3	59.1	7.0	33.9	55.9	8.1	36.0	51.1	8.1	40.9
	新幹線(グリーン車)	92年	100.0	87.5	6.0	6.5	82.1	7.1	10.7	81.0	7.7	11.3	74.4	8.9	16.7
		95	100.0	83.8	11.5	4.7	77.2	13.2	9.5	73.2	15.3	11.6	66.3	17.6	16.1
		00	100.0	77.5	7.9	14.6	66.9	9.6	23.6	62.9	11.8	25.3	56.2	14.6	29.2
		03	100.0	74.3	9.7	16.0	60.4	11.8	27.8	57.6	12.5	29.9	50.0	13.9	36.1
		08	100.0	71.9	3.4	24.7	59.6	3.9	36.5	59.6	3.9	36.5	55.1	3.9	41.0
従業員	在来線特急(グリーン車)	92年	100.0	36.2	20.0	43.8	20.4	21.3	58.3	8.1	19.6	72.3	2.6	16.2	81.3
		95	100.0	28.5	24.8	46.7	17.3	23.0	59.7	9.2	18.8	72.0	6.4	17.2	76.4
		00	100.0	17.4	19.1	63.6	9.7	18.2	72.0	3.8	14.4	81.8	1.3	12.7	86.0
		03	100.0	10.8	10.8	78.5	5.4	9.1	85.5	2.7	5.9	91.4	1.6	5.4	93.0
		08	100.0	8.6	3.8	87.6	4.3	2.4	93.3	1.0	0.5	98.6			100.0
	新幹線(グリーン車)	92年	100.0	19.8	15.6	64.6	4.2	12.7	83.1	1.7	13.1	85.2	0.8	12.2	86.9
		95	100.0	17.7	18.9	63.5	7.2	15.5	77.3	4.3	13.8	81.8	3.9	13.4	82.7
		00	100.0	10.1	13.1	76.8	3.4	12.2	84.4	1.7	10.1	88.2	0.8	9.7	89.5
		03	100.0	8.1	5.9	86.0	1.1	5.9	93.0	0.5	3.8	95.7	0.5	3.8	95.7
		08	100.0	6.7	1.4	91.9	1.0	0.5	98.6			100.0			100.0
14	100.0	4.1	4.1	91.8	1.4	3.2	95.5	0.9	2.3	96.8	0.9	2.3	96.8		

[注]上級者や顧客随行、座席の確保が困難、病気、やむを得ない場合などの特別なケースを除き、通常の昼間に利用する場合について調べた。92年以降で上記以外の年は調査していない。

海外出張における航空機の利用等級基準[図表 2]

役員ではビジネスクラス、従業員ではエコノミークラスの増加が顕著

海外出張における航空機の利用等級基準についても、上級者や顧客随行、座席の確保が困難、病気、やむを得ない場合などを除き、通常の利用について調べた。

役員では、いずれの役位においてもビジネスクラスが最も多く、社長で41.5%、専務以下で53.2～55.0%となっている。社長の場合、次に多いのはファーストクラスで、25.1%と4社に1社を占める。しかし、専務以下ではエコノミークラスが2割台を占め、ファーストクラスは1割未満にとどまった。

一方、従業員ではエコノミークラスが77.2～87.4%で大半を占めた。ファーストクラスを認める企業は皆無であり、さらに、部長級でもビジネスクラスは13.6%にとどまった。

役員でファーストクラスを認める企業の割合を、バブル経済崩壊直後で、まだ出張費用の削減も本格化していなかった92年と今回14年で比較すると、社長75.0%→25.1%、専務52.3%→8.2%、常務46.2%→5.8%、取締役31.1%→4.1%と激減している。「都度決定」の選択肢を98年から設けているが、これについては1割前後で大きな変化がないことから、ファーストクラスの減少分はビジネスクラス等下位の利用等級に移行したといえる。

従業員については、もともとエコノミークラスの利用が主流であるものの、ビジネスクラスの割合を92年と比較すると、部長級34.5%→13.6%、課長級28.5%→6.8%、係長級23.0%→3.9%、一般22.0%→3.4%と、こちらもかなり減少している。また、03年調査までは部長級でファーストクラスを認める企業がわずかながらあったが、08年以降は1社もない。

[図表 2] 海外出張における航空機の利用等級基準の推移

-%-

区 分		ファーストクラス	ビジネスクラス	エコノミークラス	実費	都度決定	ファーストクラス	ビジネスクラス	エコノミークラス	実費	都度決定	ファーストクラス	ビジネスクラス	エコノミークラス	実費	都度決定	ファーストクラス	ビジネスクラス	エコノミークラス	実費	都度決定	
		社	長	専	務	常	務	取	締	役												
役 員	92年	75.0	5.3	6.1	13.6		52.3	22.0	12.1	13.6		46.2	26.5	13.6	13.6		31.1	37.1	18.2	13.6		
	93	66.7	8.2	8.8	16.4		49.7	22.0	11.9	16.4		41.5	30.2	11.9	16.4		31.4	34.6	17.0	17.0		
	95	66.3	14.2	10.1	9.5		42.0	35.5	13.0	9.5		33.1	43.2	14.2	9.5		23.1	47.9	19.5	9.5		
	98	53.4	13.5	9.2	12.9	11.0	30.1	31.3	14.7	12.9	11.0	23.3	36.8	16.0	12.9	11.0	12.9	42.9	21.5	12.9	9.8	
	99	50.0	17.8	9.4	12.2	10.6	24.4	38.9	13.9	12.2	10.6	16.1	46.7	15.0	11.7	10.6	8.3	52.8	19.4	10.6	8.9	
	03	45.5	22.4	9.0	11.9	11.2	24.6	36.6	16.4	11.2	11.2	16.4	41.8	19.4	11.2	11.2	10.4	44.0	23.9	10.4	11.2	
	08	33.7	41.4	14.8	2.4	7.7	14.2	50.9	24.9	2.4	7.7	11.2	53.8	24.9	2.4	7.7	7.7	56.2	26.0	2.4	7.7	
	14	25.1	41.5	19.3	4.7	9.4	8.2	53.2	24.0	5.3	9.4	5.8	55.0	24.6	5.3	9.4	4.1	53.2	29.2	4.7	8.8	
従 業 員		部 長 級				課 長 級				係 長 級				一 般								
	92年	1.5	34.5	57.0	7.0		28.5	64.5	7.0			23.0	70.0	7.0			22.0	71.0	7.0			
	93	1.2	32.7	56.2	10.0		27.5	62.5	10.0			23.9	66.1	10.0			23.1	66.9	10.0			
	95	0.8	31.1	63.5	4.5		21.7	73.8	4.5			16.4	79.1	4.5			15.2	80.3	4.5			
	98	0.9	28.9	59.6	5.7	4.8	21.9	68.0	6.1	3.9		15.4	74.6	6.1	3.9		14.0	75.9	6.1	3.9		
	99	0.8	29.9	60.2	4.3	4.7	18.9	72.0	4.3	4.7		13.8	77.2	4.3	4.7		13.0	78.0	4.3	4.7		
	03	0.6	23.2	61.0	7.9	7.3	13.6	70.6	8.5	7.3		9.0	75.1	8.5	7.3		9.0	75.1	8.5	7.3		
	08		17.5	77.5	1.5	3.5	10.5	84.5	1.5	3.5		8.0	87.0	1.5	3.5		8.0	87.0	1.5	3.5		
14		13.6	77.2	4.4	4.9	6.8	84.0	4.4	4.9		3.9	86.9	4.4	4.9		3.4	87.4	4.4	4.9			

[注] 上級者や顧客随行、座席の確保が困難、病気、やむを得ない場合などの特別なケースを除き、通常の利用について見たもの。距離・時間等で異なる場合は、より上位の等級で集計した。92年以降で上記以外の年は調査していない。

Ⅱ 国内出張費用の削減状況

国内出張費用の削減状況[図表 3~4]

最近 3 年間で削減を行ったのは 33.6%。00 年調査に比べ、削減内容の違いが顕著

国内出張費用について、最近 3 年間（おおむね 11 年以降）に「削減した」企業は、33.6%と 3 社に 1 社である。

過去に行った調査と比較すると、00 年調査では、99 年～00 年 5 月の間に国内出張費用の削減を行った企業が 50.4%、11 年調査では、おおむね 08 年以降の 3 年間に削減を行った企業が 48.3%で、いずれも半数程度に上っていた。集計（回答）企業は異なるものの、今回 14 年は 33.6%で、出張費用削減の動きはやや落ち着いた感がある。

「削減した」場合の内容として最も多く挙げられたのは、「日当の見直し」で 43.4%。以下、「宿泊料の見直し」35.5%、「テレビ・インターネット会議の導入・活用」30.3%と続く（複数回答）。

【図表 4】で 00 年調査と 14 年調査の削減内容を比較しているが、違いが顕著である。00 年で上位に挙げられた回数券やディスカウントチケットの利用は、その後 10 年以上を経るすでに多くの企業で定着し、特に経費削減という意識ではなく利用されているものと推察される。

その代わりに 14 年調査では、以前はそれほど多くなかった「日当の見直し」「宿泊料の見直し」が上位を占めている。

【図表 3】 最近 3 年間（おおむね 2011 年以降）の国内出張費用の削減状況

－(社)、％－

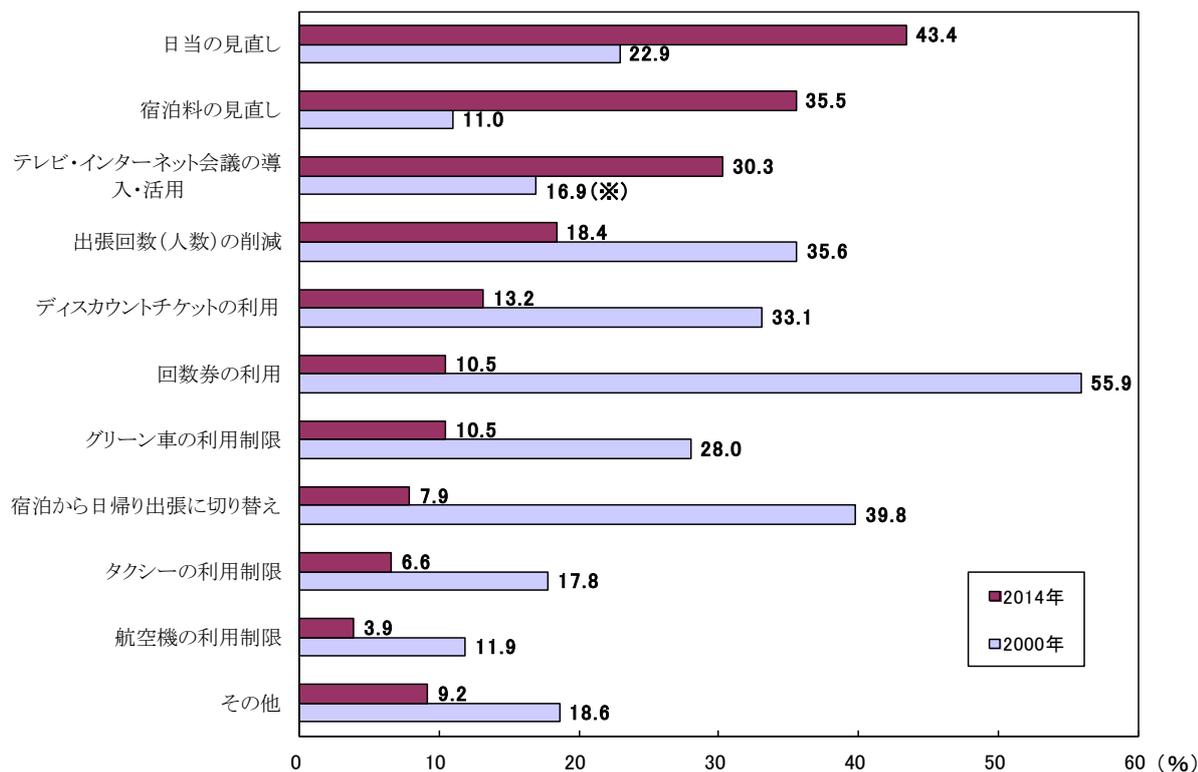
区 分	全 産 業				製 造 業	非製造業	
	規 模 計	1,000人 以 上	300 ～ 999 人	300 人 未 満			
合 計	(226) 100.0	(71) 100.0	(78) 100.0	(77) 100.0	(117) 100.0	(109) 100.0	
削 減 し た	33.6	38.0	34.6	28.6	33.3	33.9	
削 減 し て い な い	65.5	59.2	65.4	71.4	65.0	66.1	
そ の 他	0.9	2.8			1.7		
削 減 内 容 (複数回答) 「削減した」 100.0	日当の見直し	43.4	33.3	40.7	59.1	38.5	48.6
	宿泊料の見直し	35.5	37.0	37.0	31.8	28.2	43.2
	宿泊から日帰り出張に切り替え	7.9	14.8	7.4		10.3	5.4
	回数券の利用	10.5	11.1	14.8	4.5	10.3	10.8
	ディスカウントチケットの利用	13.2	14.8	11.1	13.6	17.9	8.1
	テレビ・インターネット会議の導入・活用	30.3	48.1	25.9	13.6	33.3	27.0
	グリーン車の利用制限	10.5	14.8	3.7	13.6	7.7	13.5
	航空機の利用制限	3.9	7.4	3.7		5.1	2.7
	タクシーの利用制限	6.6	3.7	11.1	4.5	12.8	
	出張回数（人数）の削減	18.4	25.9	14.8	13.6	12.8	24.3
	そ の 他	9.2	7.4	14.8	4.5	12.8	5.4

【注】1. 「国内出張はない」と回答した企業はなかった。

2. 「ディスカウントチケットの利用」には、切符・航空券と宿泊がセットになった“出張パックの利用”を含む。

3. 削減内容の「その他」は、“事前の稟議決裁を義務化”や“片道70km以上100km未満の近地日帰り出張の廃止”など。

〔図表4〕 国内出張費用の削減内容(複数回答)



(※)2000年は「テレビ会議の導入・活用」として調査。

調査要領

1.調査対象

全国証券市場の上場企業（新興市場の上場企業も含む）3417社と、上場企業に匹敵する非上場企業（資本金5億円以上かつ従業員500人以上）298社の合計3715社。ただし、持株会社の場合は、主要子会社を対象としたところもある

2.調査時期

2014年1月8日～3月5日

3.集計対象

前記調査対象のうち、回答のあった226社

4.利用上の注意

図表の割合は、小数第2位を四捨五入し小数第1位まで表示しているため、合計が100%にならない場合がある

本プレスリリースに関する問い合わせ先

(一財)労務行政研究所 編集部 担当: 田中 TEL:03-3586-2100(調査室直通)

本プレスリリースは厚生労働省記者クラブのほか、クラブ加盟社以外の媒体にもご案内申し上げます。

※ 本調査の詳細は、弊所編集の『労政時報』第3868号(14.6.13)で紹介いたします。

一般財団法人 労務行政研究所の概要

◆設立 :1930年7月 (2013年4月、一般財団法人に移行)

◆理事長 :矢田 敏雄

◆事業内容:①人事労務の専門情報誌『労政時報』ならびにWebコンテンツの編集
②人事・労務、労働関係実務図書の編集
③人事・労務管理に関する調査

◆所在地 :〒106-0044 東京都港区東麻布1-4-2

◆URL :http://www.rosei.or.jp/