

日本の高校のオーストラリア修学旅行

——クイーンズランド州を中心に——

南 出 眞 助

追手門学院大学

小稿は、オーストラリア研究所による 2009-10 年度共同研究「クイーンズランド州の観光産業の発展に関する研究」の成果の一部である。

1. オーストラリア修学旅行の優位性

近年、日本の中学・高校の海外教育旅行（修学旅行・語学研修など）の行き先として、オーストラリアは安定した人気を誇っている。その理由として一般に言われるのは、まず生徒たちにとって最大の魅力である①雄大な自然、②珍しい動物に加えて、学校側にとっても③テロがない、④市民が拳銃を保持していない、⑤親日的な国民性、などが安全面での高い評価につながっている。さらに⑥日本との時差が小さい、⑦英語圏としては近くて安い、なども有利な条件である。公立高校の海外修学旅行は、多くの都道府県教育委員会において4泊5日ないし6泊7日を上限と定められており、北アメリカやヨーロッパと比べた場合、片道10時間で日付けも変わらないオーストラリアは相対的に有利である。また英語圏の中での生活体験は、中国・韓国などの近隣のアジア諸国では得がたい英語学習環境ともいえる。

この10年間の社会情勢からみれば、2001年9月の「アメリカ同時多発テロ事件」に引き続き、2002年末に中国広東省からホンコン、シンガポールに広まった「重症急性呼吸器症候群（SARS）」問題、さらに2005年以後、中国から東南アジアを中心に繰り返し猛威をふるった「鳥インフルエンザ」問題などの影響を受けて、北アメリカやアジア諸国への修学旅行が軒並み中止になるなかで、オーストラリアの安全性はきわだった。それどころか日本の高校生のオーストラリア入国が制限されるという事態にまで至り、オーストラリアがいかに安全面に厳しい国かということも再認識させられた。いつも外来の危険ばかりを想定して、自分たちが加害者や媒介者に回る可能性を想像もしない日本人的潔癖症にとって、このような措置は驚天動地であったに違いないが、結果的にはオーストラリアの安全神話をより強固なものにしたともいえる。

では、上記のようなオーストラリア観にもとづいて実施される修学旅行において、学校側

は現地では何を学ばせ、どのような教育効果を期待するのだろうか。原則全員参加という条件で保護者の同意を得るには、経済的負担に見合うだけの教育効果が保障されねばならない。海外での数日間が単に一過性の経験に終わることなく、事前・事後の学習も含めた総合的なカリキュラム体系の中で位置づけられ、あるいは当該高校の教育理念や教育方針に沿った人材育成につながるようにと、どの高校でも工夫している。これを教育産業の視点からみれば、ときに1学年300人規模にも及ぶ修学旅行は、ビジネスとしても安定的なシェアを占めており、旅行業者やコンサルタント業者間の入札競争、さらに受け入れ側であるオーストラリアの航空業界・観光業界の経営戦略や、オーストラリア政府の誘致政策なども含め、複雑な利害関係が教育の〈聖域〉に影響を及ぼしている。

そこで小稿では、日本の高校のオーストラリア修学旅行に焦点を当て、関連機関による統計データを概観したうえで、筆者によるクイーンズランド州ケアンズ地区およびゴールドコースト地区を中心とする現地調査や、旅行業者へのインタビューによって得られた情報から、若干の展望を試みたい。

2. 海外修学旅行の統計的分析

日本の高校の海外教育旅行については、国内の2つの機関がそれぞれ実施校へのアンケート調査等を通じて総合的な統計分析を行っている。2つとは、「財団法人日本修学旅行協会」（以下、日修協と略す）、および「財団法人全国修学旅行研究協会」（全修協）である。各ホームページによれば、日修協は1952年に当時の文部省、運輸省、日本国有鉄道、東京都の合意により設立されたものであり、全修協は1955年に設立され1957年に財団法人としての認可を受けたものである。賛助会員名簿には両者ともオーストラリア政府観光局の名がみられるほか、日修協ではクイーンズランド州観光局も名を連ねている。

各アンケート調査の集計結果は、日修協では毎年、『DATA BOOK 教育旅行白書』として刊行している。その最新版は2008年度のデータを収録した「2009年版」である。これに対し全修協では、毎年更新されるデータをホームページで公開している。最新版は、2009年作成の「平成20年度（2008）全国公私立高等学校海外修学旅行・海外研修（修学旅行外）実施状況調査報告」である。

ここでは前者すなわち『DATA BOOK 教育旅行白書－修学旅行を中心として－2009年版』のデータを引用して概略を説明しておきたい。同書によれば、2008年度の高校の海外修学旅行（計画を含む）は1,261件、176,631人である。これを国公立と私立とに分ければ、私立が半数以上の720件（57%）、93,212人（53%）を占めている。全修協の同年のデータでは全1,170件150,975人、うち私立は713件（61%）、85,101人（57%）である。両統計データの違いはアンケート配布・回収数の差異によるものと推測され、国公立と私立の比

率に関しては大きな違いはない。もとより私立高校と国公立高校とでは母集団に大きな差があり、文部科学省「学校基本調査」によれば、2008年の高校数は全国で5,243校を数えるが、そのうち私立は1,321校にすぎない。したがって海外修学旅行の実施率をごく大ざっぱに比較すれば、修学旅行をまったく実施しない高校も含めた全体で私立高校では2校に1校の割合、国公立高校では7校に1校の割合であるといえる。

では、オーストラリア人気はどれほど数字に表れているのだろうか。上掲書の「表-15 海外修学旅行における訪問先別統計（2006～2008）」から、2008年における上位10カ国・地域を抽出し若干の編集を加えたのが、つぎの表1である。もとの「表-15」で過去3カ年のデータを比較すれば、マレーシアが漸増している点を除けばほとんどの上位国に大きな変化はない。10位と11位が、カナダの減少とフランスの増加によって入れ替わった程度である。むしろ興味深いのは、旅行先が公立と私立とで大きく異なる点である。仮に私立高校の旅行人員が高校合計の旅行人員に占める割合を「私立率」と算定して比較すれば、当然のことながらいわゆる〈近い・短い・安い〉のアジア諸国は相対的に私立率が低く、〈遠い・長い・高い〉のアメリカ・ヨーロッパは私立率が高い。その中であってオーストラリアは、どちらかといえば後者に属することになる（表1）。

表1 高校海外修学旅行における旅行先上位10カ国・地域（2008年）

順位	旅行先	高校合計		公立		私立	
		件数	人員	件数	人員	件数	人員（私立率）
1	オーストラリア	208	32,250	47	8,051	161	24,199（75%）
2	韓国	179	25,580	97	15,931	82	9,649（38%）
3	シンガポール	141	21,311	63	10,513	78	10,798（51%）
4	マレーシア	122	19,957	71	13,211	51	6,746（34%）
5	中国（本土）	116	17,095	68	10,643	48	6,452（38%）
6	ハワイ	76	10,716	18	2,130	58	8,586（80%）
7	アメリカ（本土）	60	8,062	8	412	52	7,650（95%）
8	グアム・サイパン	60	7,377	23	3,938	37	3,439（47%）
9	台湾	51	7,301	27	4,646	24	2,655（36%）
10	フランス	57	6,716	9	892	48	5,824（87%）
	その他を含む合計	1,261	176,631	458	73,332	803	103,299（58%）

注）順位は高校合計の旅行人員による。

『DATA BOOK 教育旅行白書－修学旅行を中心として－2009年版』より編集。

公立高校の修学旅行先として、オーストラリアがアジア諸国と同等に普及しない最大の理由が、航空運賃・宿泊費を含めた物価水準の違いにあることは明白であろうが、それだけで

はなくオーストラリア旅行の利便性が、航空会社の路線戦略に大きく左右されるところにもあるといえよう。もとになった「表-15」では、データが単独国別だけではなく大陸地方別でも集計されており、それによれば高校の総計 1,261 件 176,631 人のうち、アジアが 632 件 92,770 人で圧倒的な実績を誇り、次いでオセアニアが 235 件 34,586 人、北アメリカ（ハワイ・グアム・サイパン等を含む）が 183 件 24,797 人、ヨーロッパが 145 件 14,844 人となっている。日本からアジア諸国に向けては、さまざまな航空会社の直行便・経由便が運航されているのに対し、オーストラリアは基本的にカンタス（QANTAS）とその子会社であるジェットスター（JETSTAR）が路線決定権を握っている。日本航空（JAL）や欧米の航空会社は、それらとの共同運航として関与しているにすぎないし、キャセイ航空のホンコン経由便や、シンガポール航空のシンガポール乗継ぎ便は費用が安くても時間がかかりすぎ、あまり現実的な選択肢ではない。数百人に及ぶ団体旅行では、搭乗手続きや出入国手続き、あるいは乗継ぎ待機中の生徒の監視や所持品の管理にも大変な労力と神経を使うので、直行便のメリットは二重三重に大きい。

現状では、カンタスやジェットスターの直行便は、成田空港および関西空港からの路線に限定されている。したがって、この 2 港が利用しやすい関東地方および近畿地方の高校はオーストラリアへの旅行が容易である。つぎに上掲書の「表-16 海外修学旅行における発地域別・訪問先別統計」を編集し、出発地方による旅行先の差異を比較したい（表 2）。

表 2 高校海外修学旅行における出発地方別・旅行先別件数（2008 年）

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	計
オーストラリア	7	15	51	32	54	10	7	32	208
韓国	12	24	18	36	29	28	9	23	179
シンガポール	5	11	21	19	37	7	9	32	141
マレーシア	3	4	28	17	39	5	7	19	122
中国（本土）	5	9	12	30	15	16	10	19	116
ハワイ	6	11	12	10	13	9	4	11	76
アメリカ合衆国（本土）	5	11	18	9	5	0	2	10	60
グアム・サイパン	0	4	13	11	14	12	5	1	60
台湾	0	5	8	8	12	9	0	9	51
フランス	2	5	16	11	8	2	1	12	57
その他を含む合計	55	118	239	217	272	112	56	192	1,261

注) 網掛けは各地方出発第 1 位の旅行先を、太字は第 2 位の旅行先を示す。

『DATA BOOK 教育旅行白書－修学旅行を中心として－2009 年版』より編集。

この表からも明らかなように、オーストラリアが旅行先第 1 位であるのは、じつは関東・

近畿・九州のみであり、北海道・東北・中部・中国は韓国が第1位、四国は中国（本土）が第1位である。九州ではオーストラリアとシンガポールが同じ件数で並んでおり、オーストラリアへも、福岡空港発のシンガポール航空乗り継ぎ便等を利用しているのではないかと想定される。ともかく関東・近畿以外の高校は、成田空港・関西空港へのアクセスが大変であり、時間も費用もふくらむ危険が大きいのである。ただし、関東・近畿にオーストラリア旅行が多いのは、これらの大都市圏にもともと私立高校が多いという地域的背景もあるので、必ずしも空港アクセスの問題だけに起因すべき特徴ではない。むしろ関東からの旅行先を縦軸に見た場合、世界中にまんべんなく飛べるほど選択肢に余裕があるという贅沢さが浮かび上がるともいえる。

3. 航空会社の戦略

オーストラリアは他のどの外国とも陸路で往来できないという地理的特性において、日本と同じ〈島国〉である。したがって外国人観光客の受け入れ数は、航空機の座席数によって決定される。いくらホテルや観光施設を増設しても、航空機が増便ないし大型化されないかぎり、外国人観光客は増やせないのである。前述のように、日本の高校修学旅行はときに300人規模に及ぶ。これはエアバス A 330 の1機分に相当する人数であり、1団体が容易に確保できる座席数ではない。筆者が知る限りでも、300人を半分に割って発着日を1日ずつずらせ、オーストラリアで中4日間は全体行動できるような日程を工夫したという高校の苦労談もある。

オーストラリアの空はカンタスとジェットスターによって支配されている。とりわけジェットスターは、アジア系の航空会社によるローコスト便に対抗するために設立されたという経緯からも、ときどき驚くようなバーゲンプライスを提示して世間の耳目を集めている。たとえば、関西－ゴールドコースト（またはシドニー）往復24,000円（筆者注：燃油サーチャージ等別、2009年6月21日付 朝日新聞広告）などである。しかしそれだけに路線戦略もめまぐるしく変化し、旅行実施の3年前から日程と費用を確定しなければならない日本の高校の修学旅行にとっては、安定した路線サービスとは言いがたい。関西からクイーンズランド州への直行便を例にとるならば、ジェットスターは、2006年に関西－ケアンズ便を開設した。しかし2008年には廃止し、その代わりに関西－ゴールドコースト便を開設した。これによってケアンズへの修学旅行が激減したことはいうまでもない。現地での資料によれば、2009年のケアンズでの修学旅行生入れ込み客数は前年の半分以下であった。ところがジェットスターは2010年に再び関西－ケアンズ便を復活させたのである。

この間の1週間座席数の推移を、クイーンズランド州政府観光局の空港別データから見てみよう（図1）。まずビジネスの中心である州都の玄関口といえるブリズベン空港では、年

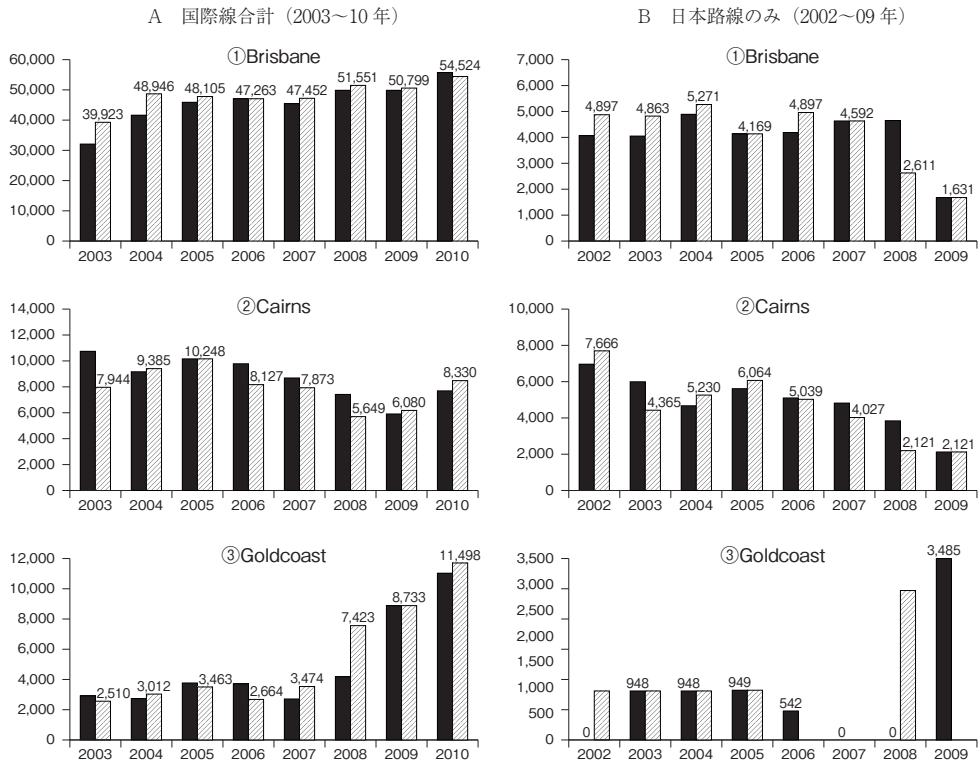


図1 ブリズベン・ケアンズ・ゴールドコースト各空港における国際線週間座席数の推移

注1) いずれのグラフも縦軸は週間座席数、横軸は年次を表す。

注2) 同一年次の左側の塗りつぶし部分は夏期(北半球)を、右側の斜線部分は冬期(北半球)を表す。クイーンズランド州政府観光局ホームページによる。

間を通じた座席数の安定的供給が必須であり、2003年冬期(北半球)の39,923座席から2010年冬期の54,524座席にまで着実に座席数を増やしている(A-①)。しかし日本路線は逆に2004年冬期の5,271座席をピークとすれば、2009年には3分の1の1,631座席にまで激減した(B-①)。それどころか、この路線の運行母体であったJAL/カンタスは、2010年に成田-ブリズベン直行便を廃止し、シドニーからの折り返し便に変更した(ジェットスター/カンタスはケアンズ経由便を設定)。これは日本からの旅行者の大半を占める観光客を優先させたシフトであり、その背景にはブリズベン中心部からゴールドコースト空港へのアクセスが、高速道路や鉄道の開設・延長によって急速に改善されつつあることがある。

もとよりケアンズ空港やゴールドコースト空港でも、観光客の需要に合わせたフレキシブルな対応こそがコスト削減の条件である。グラフから読み取れるように、ケアンズでは過去最高のピークであった2005年冬期の10,248座席から漸減し、2008年冬期には約半分の5,649座席にまで落ち込んだが、2010年冬期には8,330座席と旧来に近いレベルにまで回復している(A-②)。この中にはジェットスターが復活させた関西-ケアンズ便の1,818座席が含

まれるが、日本路線のデータは2009年までなので、グラフには反映されていない（B-②）。ゴールドコースト空港は、かつてクーランガッタと呼ばれたローカル空港を改修してオープンしたものであるが、2008年冬期にそれまで3000座席前後であったレベルを一挙に倍増させ、7,423座席を確保した。その後も順調に増便を続け、2010年冬期には11,498座席となって、完全にケアンズを追い越した感がある（A-③）。日本路線は、2008年のジェットスター乗り入れに伴い、飛躍的に増加した（B-③）。

4. ケアンズとゴールドコーストの現地調査から

筆者は今回の共同研究に際し、2009年に日本旅行ゴールドコースト支店においてインタビューを行い、2010年には日本旅行ケアンズ支店、JTBケアンズ支店、日本旅行ゴールドコースト支店（再）、JTBゴールドコースト支店の合計4店においてインタビューを行った。質問内容は、修学旅行を含めた日本人観光客の最近の動向、主力となる観光ポイントや旅行商品（オプションルツアー）、ケアンズとゴールドコーストのライバル関係などである。それぞれ企業の経営戦略や社内情報も含まれるため、ここに回答内容の全てを掲載することはできないが、それぞれ2社に共通する見解を簡単にまとめておきたい。

(1) ケアンズのインタビューから

ジェットスターは、インターネット予約による個人旅行を優先する会社なので、修学旅行としては利用しづらい。JALの方が割高であっても、まとまった座席数が確保しやすい。日本人の「公務出張」には、伝統的にJALに対する信頼感のようなものもある。むしろケアンズは航空貨物がないので、空港としての収入が伸びない。オプションルツアーは、グレートバリアリーフやキュランダ鉄道、熱帯雨林など、ケアンズの方がバラエティに富んでおり、ゴールドコーストに負けたという感じはない。最近はどこでも生態系の観察などのエコツアーがさかんであり、世界遺産を2つ有している点でもケアンズは有利である。

(2) ゴールドコーストのインタビューから

印象としては、2010年に関西-ケアンズ便が復活してもケアンズに取られた感じはしない。ゴールドコーストも若干は増えている。コアラ見学地としては、ゴールドコースト市街と空港との中間に位置する「カランビン・ワイルドライフサンクチュアリ」か、バスで90分かかるブリズベン郊外の「ローンパイン・コアラパーク」のどちらかを選ぶことになる。前者はスケジュール上で便利であるが、後者は「老舗」としてコアラの数も多く、鈴なりに群がっている様子を見学できる。テーマパーク見学は、「シーワールド」か「ドリームワールド」のどちらかを選ぶことが多い（筆者注：2009年8月現在、シーワールドの入場料は大人70A\$（約5,600円）通常の動物園の2倍程度である）。他に

修学旅行では、ゴールドコースト中心部のサーファーズパラダイス地区を歩き回ってスタンプを集める「ウォークラリー」や、ボランティア体験、学校交流など、班別研修にさまざまなアイデアを盛り込んでいる。

筆者が収集した高校側の資料からみて、ケアンズでもゴールドコーストでも、いわゆる観光施設見学は2日間程度であり、そこにファームステイ1~3泊を組み込むような日程表が多い。オーストラリア政府観光局が日本の高校教員に向けて募集している「研修プログラム」のゴールドコースト6泊7日は、ファームステイを1泊に抑えてラミントン国立公園地区へのツアーを組み込んだものとなっている。そのあたりが、いわば政府公認の推奨コースとなるであろう。

5. おわりに

日本からオーストラリアに向かう観光客は、1990年代以降、激減した。この影響は、ビジネスで来訪するシドニー、メルボルンなどの大都市よりも、ケアンズやゴールドコーストなどの純然たる観光地の方が、より深刻である。クイーンズランド州観光局のデータによれば、2000年から2010年のわずか10年間にゴールドコーストを訪れた日本人観光客は3分の1に減少した。現地での話によれば、リピーターが少ないそうである。その理由はどこにあるのだろうか。現地の情報では、日本人観光客の半数近くが交通機関をほとんど利用していないようである。つまり、当初から組み込まれたパッケージツアー以外は、ホテル周辺やビーチの散策のみで終わるといって、じつにもったいない旅行なのである。たしかに初めての訪問者にとっては、停留所ごとの車内アナウンスもない路線バスを利用することは不安であり、電話で自分の所在地を説明してタクシーを呼ぶのも面倒くさいことであろう。

その意味においても、高校修学旅行での「ウォーキングラリー」などの徒歩見学は、人数規模に制約があるとはいえ、文字通り地に足のついたおもしろい試みだと思われる。指定された観光施設を専用バスで回るだけでは、市民の生活の様子は分からない。車中は寝てばかりで景色を見ようとしないう話もよく耳に入る。ゴールドコーストでもケアンズでも、旅行業者が提携関係にある土産物店や免税売店ばかり回るのではなく、たとえば生徒自身が地元のスーパーマーケットに足を運ぶだけでも、特徴ある食べ物や日本との物価の違いを実感できて、興味はさらに広がるであろう。ケアンズでは、ホテルが立ち並ぶ海岸通りの免税売店だけではなく、駅前再開発による複合商業施設「ケアンズ・セントラル」を見学すべきである。またゴールドコーストでは、ショッピングセンター「セントロ・サーファーズパラダイス」の地下1階にもぐるだけで、オーストラリアの代表的なスーパー「ウールワース」の売場を体験できる。スーパーで食料を安く仕入れることができると分かれば、友人同士で1週間コンドミニアムを借りて自炊しようかという、つぎの計画が思いつくかもしれな

い。

高校生たちが日本に持ち帰る現地体験の思い出が、両国間の将来の交流に与える影響は大きい。《もう一度来たくなるオーストラリア》を創生していくことが、大学生としての旅行や、留学あるいはワーキングホリデー、さらに新婚旅行や家族旅行にもつながる。修学旅行の高校生はいわば先発隊・偵察隊である。初回の大きな満足感がつぎのトリップにつながる可能性を考えれば、オーストラリアの運輸業界・観光業界全般にわたり、将来の得意客を確保するための先行投資として、もっと大きな比重が置かれてもよいように思う。

最後に、小稿をまとめるにあたり、現地調査では多くの関係者の方に貴重な時間を割いて取材にご協力いただいた。とりわけつぎの方々には心からお礼を申し上げたい。日本旅行ゴールドコースト支店 支店長中村信介氏（2009年）、JTB ケアンズ支店 支店長吉田憲人氏、日本旅行ケアンズ支店 支店長安達定儀氏、JTB ゴールドコースト支店 支店長黒川吉幸氏、日本旅行ゴールドコースト支店 支店長糸孝之氏（以上2010年）。

主な参考文献

- ・財団法人日本修学旅行協会『DATA BOOK 教育旅行白書－修学旅行を中心として－2009年版』、2009。

ホームページ

- ・財団法人全国修学旅行研究協会：<http://shugakuryoko.com/>
平成20年度全国公立高等学校海外（国内）修学旅行・海外研修実施状況調査報告：
<http://shugakuryoko.com/chosa/kaigai/index.html>
- ・オーストラリア政府観光局－教育旅行公式サイト（日本語）：<http://school.australia.jp/>
教育旅行モデルコース（ケアンズ）：<http://school.australia.jp/model/cairns/>
同（ブリズベン／ゴールドコースト）：<http://school.australia.jp/model/brisbane/>
2011年オーストラリア教育旅行視察研修のご案内：<http://school.australia.jp/news/teacher/>
- ・Tourism Queensland（クイーンズランド州政府観光局，英語）：<http://www.tq.com.au/>
International Seat Capacity Trends－Queensland Airports Northern Winter 2010（国際線座席数）：
http://www.tq.com.au/fms/tq_corporate/aviation/international/100339%20%20International%20Seat%20Capacity%20Trends%20-%20QLD%20Airports%20Northern%20Summer%202010.pdf
Open Japan－International Air Services Update（日本路線座席数）：
http://www.tq.com.au/tqcorp_06/fms/tq_corporate/aviation/Archive%20international%20air%20services%20updates/japan_-_international_air_services_update.pdf