

ポスト観光時代の観光を構想する —千葉県北総エリアを事例として—

根橋 正一

2007年11月24日（土）に成田市商工会議所にて開催された千葉県観光課が主催の千葉県観光立県セミナーと題した講演会において「寺社参詣と高齢者・障害者旅行」をテーマとして90分の講演をおこなった。この講演では主に2点について述べた。第1点は現代の観光をめぐる社会状況はポスト観光時代に入っていること、それは巨大観光施設やイベントによる大量娯楽型観光から、地元住民の誇りとそれを手がかりとした外来者と地元住民の交流への時代変化であることを述べた。第2点は、千葉県北総エリアを対象として新たな観光を提案するとすれば、われわれ地域外者による地域文化の発見と地元住民の再発見が必要であり、そのための発見の方法としての地域の歴史や文化、生活への注目について若干の提案を行った。本稿は、講演草稿に神崎町の事例を加えるなど大幅に加筆訂正したものである。

第1章 問題の所在

ポスト観光

現代は「ポスト観光の時代」といわれており、1960年代から70年代にかけて出現したような大量観光ではなく、「交流」を主とする観光の時代である。戦後日本は、アメリカ流のフォーディズムと呼ばれる大量生産システムを導入することによって、輸入代替工業から輸出工業へと経済的拡大路線を走り成功した。それとともに、大量生産大量消費の生活スタイルも人びとの生活に定着し、1960年代にはレジャーブームが訪れ、レジャー・観光産業も発展した。各地の急増の観光地には大量の観光客が押し寄せることになった。

しかし、70年代になるとフォーディズム型の生産様式や大量消費的な経済活動・消費スタイルに対して批判的な視点が提出されるようになった。なぜなら、拝金主義の台頭に対して嫌気がさしたのと公害問題や人間疎外の問題などの発生が原因となったのであ

る。「幸福とは何か」「生活の質」「疎外なき労働」といった議論が展開され、脱フォーダイズム、脱産業社会、ポスト・モダン、といった議論が欧米を中心に現れた。日本もその影響にあったとはいえ、相変わらずフォーダイズ的なベルトコンベアー型生産システムを維持し経済成長を謳歌した（コーエン&ケネディ）。

日本は労働疎外を緩和させるシステムを創出したし、経済成長も順調であったからである。ゼロ成長・マイナス成長の時代がやってくると繰り返し論じられたにもかかわらず1974年のオイルショック以後でさえも、日本は世界の工場として近代的な製品を世界に提供し続けた。やがて、日本経済は拡大して80年代にはアメリカの資産や企業を買収するほどになり、日本的経営は世界のビジネスマンが注目するところとなり、『ジャパン・アズ・ナンバーワン』（ヴォーゲル）と持ち上げられることになった。こうした状況のなかでポスト・フォーダイズム論やポスト・モダン論は顧みられることが少なかった。

日本がフォーダイズ的な大量生産大量消費システムを維持することが出来たもう一つの理由は、労働疎外を緩和するものとして近代家族システムと余暇活動の導入があった。1960年代に「疎外論」は盛んになり、近代産業社会における疎外はマルクスが論ずるように資本主義的な商品生産にはじまることを、使用者側を含む多くの日本人が認識したうえで、労働疎外を緩和するシステムとして家族と余暇活動を提起したのである。労働者は労働時間以外の余暇の時間を家族とともに有効に使うことによって、疎外された心と体を癒し、労働への活力を再生することが求められたのである。愛情を主軸とする近代家族と余暇活動によって、人びとは疎外された労働を「労働の喜び」「充実感」に変換し、自ら慰め更なる労働に取り組んだのである。したがって労働で疲れた心身を癒すことのできる最良の活動は「家族旅行」ということになる。くわえて、終身雇用や家族的経営などの特徴を持つ「日本的経営」もまたその文脈で機能した。こうした一連の動向のなかでフォーダイズム型の生活スタイルは1980年代まで機能し続けたのである。

1970年代に始まった欧米におけるポスト・フォーダイズムの議論や生産様式・消費スタイルの見直しは、日本ではバブル崩壊後の90年代以降に先送りされたのである。90年代以降レジャー産業や観光産業も後退していくなかで、新たなシステムも模索や改革の方向が求められている。現代はまさにポスト・フォーダイズム時代の観光、言い換えればポスト観光時代の観光を考える時期に来ているのである。

フォーダイズムの時代には、新しい近代的なものの建設のために多くのものを排除してきた。それは「創造的破壊」と呼ばれるような過程であった（ハーヴェイ）。近代的なものにこそ意味があり、そうでないものは無価値で排除されるのが当然であった。ポスト・フォーダイズムの現代、その正当化自体が疑われることになり、価値なきものとして排除され破壊されたものが正当性を主張している。

「世界遺産」制度もまたこの文脈にある。モダンなるものを建設するために「創造的

破壊」の名の下に、プレ・モダンなるものを排除、破壊してきたことに対する反省として、遺産として残すべきものにユネスコがお墨付きを与え、正当性を保障し破壊から守ろうというのが「世界遺産」の理念であったのではないか。

福祉観光都市

ここで、ポスト観光時代の観光の事例として福祉観光都市構想を実施している高山市について注目してみよう。市当局はこの構想にもとづいて、「住みよい町は行きよい町」をコンセプトにして「バリアフリーのまちづくり」を目指している。市内の段差の解消、観光施設におけるスロープ化、車いす対応の公衆トイレの設置、ガイドマップの作成配布などをおこなった。また、側溝の蓋についても車椅子や杖の先が網目に挟まらないような工夫もおこなった。都市アメニティの充実に加え、環境保全や美化にも取り組んでいる。このような市当局の考え方や施策とは少し異なる動きが高山の福祉観光都市構想を豊かなものにしていく。

当初一つの市民グループが提案したのは「バリアフリー都市を建設して、その福祉自体を見せる、観光資源とする」構想であった。彼女らは、町がバリアフリー化して人びとが助け合って元気に生活する活力ある都市が形成されれば、それこそが市民のためになるし、観光資源になると考えたのであり、そのことを通してよそから来た人びと（観光客）と新しい関係を築くことが出来ると考えたのである。特に目新しい何かをつくりだすわけではなく、いつの時代にもあつたごく普通の地域の様子、例えばちょっとした助け合いの関係や話好きのおばさんたちの茶話会のようなものの再生が町の活力になると考えられたのである。ただ、歴史的文物や景観を見る－見せる関係ではなく、市民同士の関係を見せることによって見に来る人びとも交流し新たな関係を造り出すというわけである。そうした市民生活の一部として、観光客は溶け込むことになる。これが市民側から提案された観光福祉都市構想の骨子であった（科学研究費成果報告書）。市当局が実施している施策や施設改造に加えて市民グループが進めるかつてからある人間関係の再活性化という独自の活動が町の活力となり新しい観光客との関係が創出されている。

こうした観光の関係は交流を主眼とするもので、ポスト観光時代の観光の課題であると考えられる。

地域の再発見・発信

交流を中心とする観光地造りを構想するにはどうしたらよいかがが次の課題である。交流は自分たちの住む地域を舞台として、外から来た人びととの関係であるから、何よりも自分自身および地域から出発して考えていかなければならない。他の人びとと接するときには、自分自身や地域の誇りや自信こそが重要な立脚点になるからである。ところで、我々はいつでも自分のことや地域のことを十分知っているであろうか。正当な評価

を持っているであろうか。これは意外に困難で、周囲の人や他人から言われて気付くことが多いのは誰でも経験している事実である。なにはともあれ、自分や地域の誇り、美しさを発見あるいは再発見すること、そしてそれを発信することが課題となる。本講演では、北総エリアにおける誇りの再発見について若干の提案を行なう。

地域再発見の視点としての移動

最近私が注目している研究視点である「移動」から地域再発見の研究を提案したい。まずここでは移動について若干説明しておく。

移動の同義語は漂泊、逆に反対語は定住、定着である。日本社会の歴史を見ると、基本的には農業を営み、主に米生産する農業社会であり、日本の特徴は定住社会、定住文化とまとめることが出来る。しかし、他方では、定住することなく移動漂泊の生活を基本とする人びとも多数存在していたし、定住地を持ちながらも長期間にわたってその地を離れて生活する者もいた。定着農民以外の商人や匠たち、宗教者たち、芸能者たちなど多様な人びとが移動、漂泊あるいは旅の中で人生を過ごしたのである（柳田：網野：鶴見）。こうした側面に対して日本史学の分野で関心が高まっており、われわれが北総エリア研究する場合にも有効な視点となると考えられる。

また社会学においても、移動研究が注目されている。従来の社会学研究の主な研究課題は「社会の構造」であったが、現代のような流動的な社会のなかで「移動」の視点の重要性が認識されてきた（アーリ：2006）。現代は各種の壁や構造を超えて情報や人びとが自由に、身秩序に移動しており、人びとは日々の生活においても移動しながら考え、生活している。毎日、通学や通勤その他所用のために移動に費やす時間はますます長くなっているし、情報は時間も空間も越えて飛び交い、人びとの思想や行動に影響を与える現代だからこそ、移動する情報や人びとの視点から社会を再考する必要性が生じている。現代の北総エリアもまた激しく移動する社会の中にあり、特に国際空港や高速道路など高速移動システムの中心に位置している。

以下、本稿では北総の再発見の試みを行なうが、地形や産業、景観などに注目しつつ考えていくことにする。

第2章 北総エリア再発見

地形と歴史

北総エリアの地形の特徴は洪積台地と沖積低地によって成っており、その北辺は利根川に面していることである。台地部には畑や工場やゴルフ場が位置し、低地部には水田や鉄道が立地しているほか、水が豊かで湖沼もある。古くからの集落は台地側に多く、低地にもある。

歴史的に見れば、北総の台地には石器時代以来、縄文人、弥生人が住み、貝塚や古墳を残し、中世の城郭も点在している。古代の北総エリアの沖積低地部分はほとんど海水の下にあった。多くの貝塚が確認されているが、それらは海に面した台地のへりに位置しており、当時の人びとが海に近く、広い森を背にした場所を選んで住んでいたことを示している。彼らは、海で魚介類を採り、森では採集や狩をして生活をしていただ。図1は石器時代の海岸線を示したもので、貝塚も記載されており、かつての関東地域の様子を創造することが出来る。

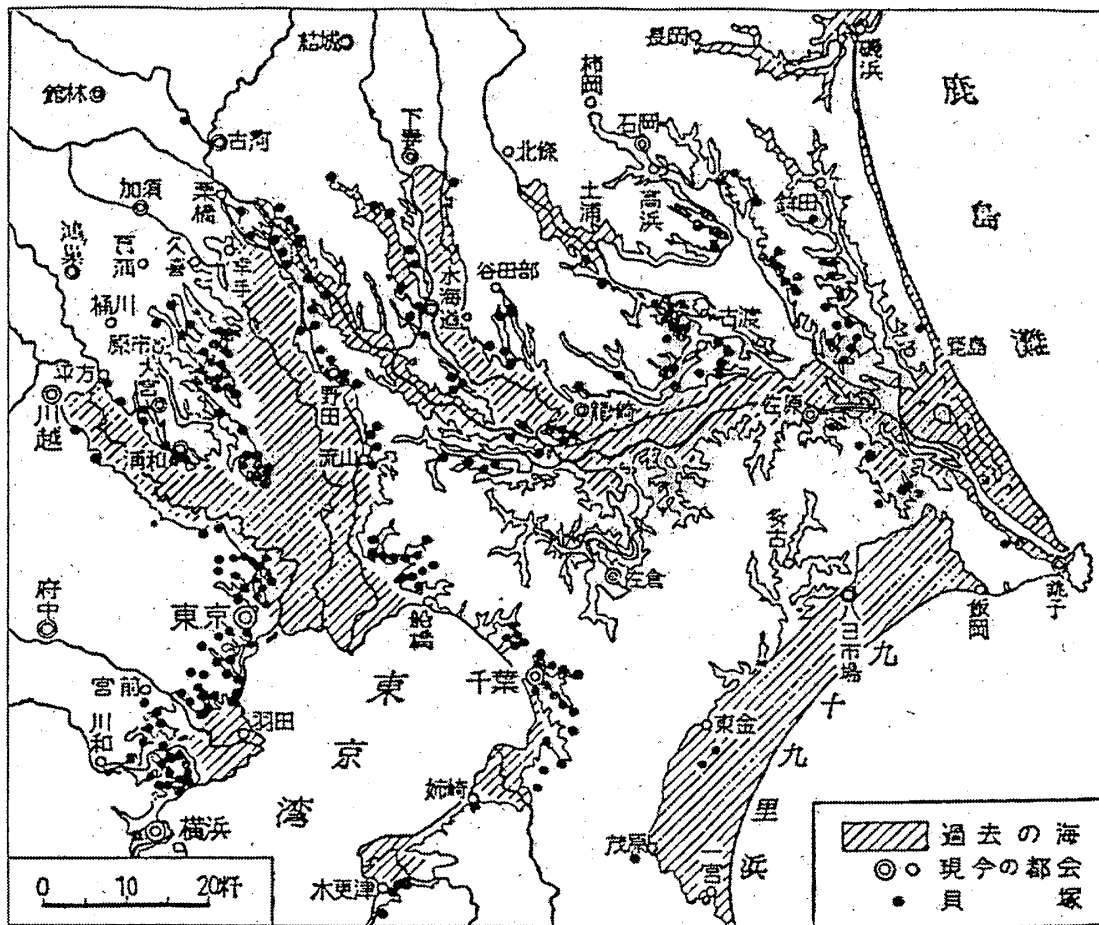


図1 貝塚分布から推定された石器時代の海岸線
出所：『龍ヶ崎市史』

時代が下がるとともに、海は後退し平安時代ころには印旛浦、榎浦、香取海などと呼ばれる海が残り、その周辺にはまだ広大な葦原が広がっていた（図2）。陸上に現れた沖積低地では水田耕作が広がり、台地では畑作が行なわれた。

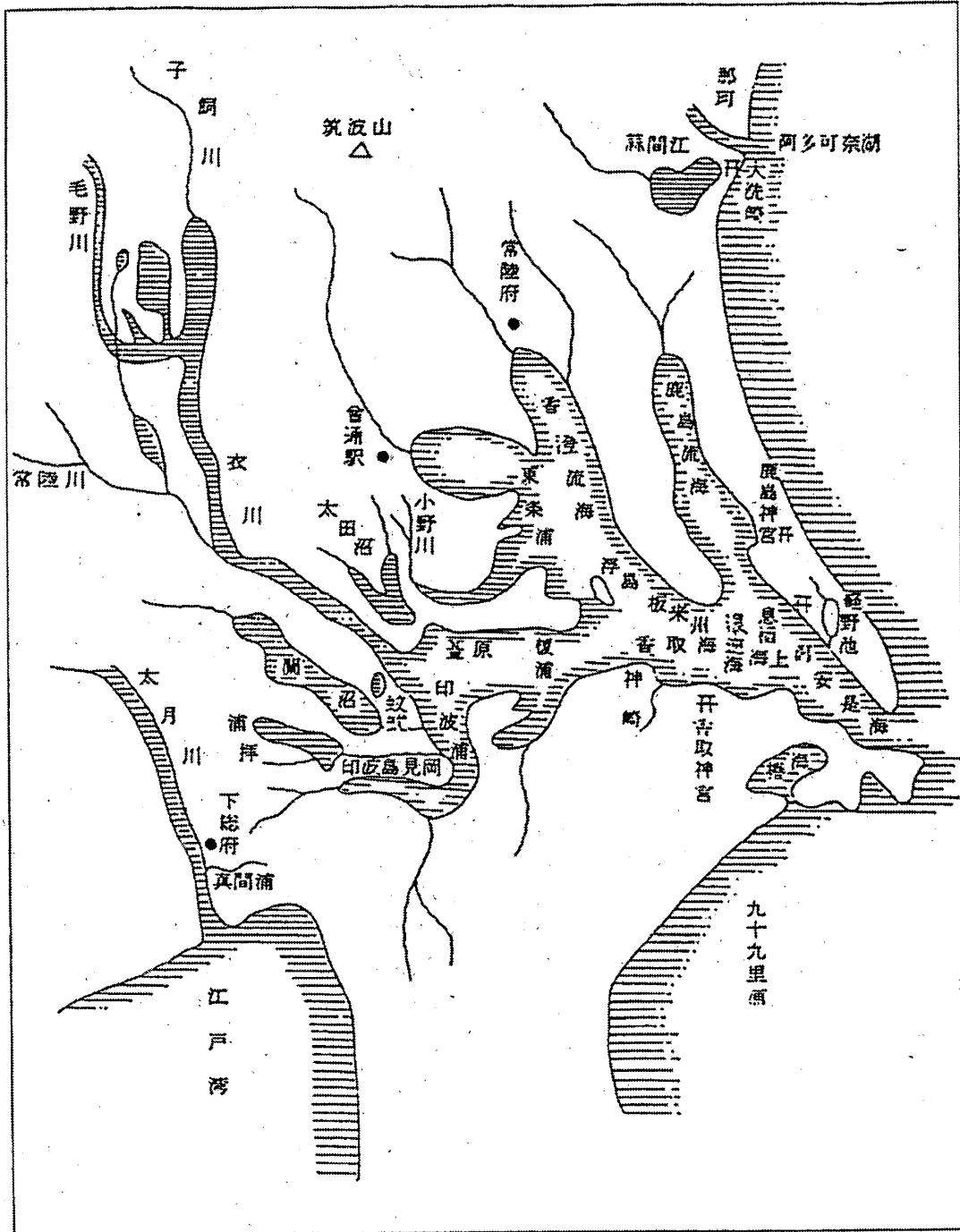


図2 香取海の概念図
出所：『龍ヶ崎市史』

中世の城郭の多くは台地側に点在し、かつての香取海は後退し巨大な河川となり低地部分は水田となっていった。その周辺には集落も発達した。その後は低地部と台地とはともに生産や文化を育てていった。近現代になると、新たな建築物が加わり景観は大きく変わった。人びとの営みは時代やその役割に応じて台地と低地を選んだのである。

かつて海であった部分は次第に狭まり、利根川になり近世以来の人間による大規模治水利水工事によりその姿を変え、今は穏やかな河川になっている。

利根川図志

成田から香取・銚子に至る広範囲の北総エリアを見渡すと、そこは信仰のルートでもあり産業を育んだルートでもある。すなわち、成田山新勝寺、香取神宮を代表とする信仰のルート、漁業・醤油・酒など伝統的な産業の発達を促した流通のルート、そうした幾重ものルートを繋げているのが利根川であった。ここでは、利根川に着目して北総再発見を試みるが、150年まえにも利根川の流れに注目して水面や両岸の村や町、歴史や生活、物産などについて研究した著書がある。赤松宗旦著『利根川図志』である。われわれは柳田國男校訂のものを岩波文庫で読むことが出来る。多数の文献を渉猟しながら、自らも船や徒歩で実踏した豊富なデータもふんだんに含まれていて、生き生きした文献である（赤松）。

この本の巻四および巻五、巻六が北総エリアの主要部分となっている。巻四は印旛沼周辺を紹介している。

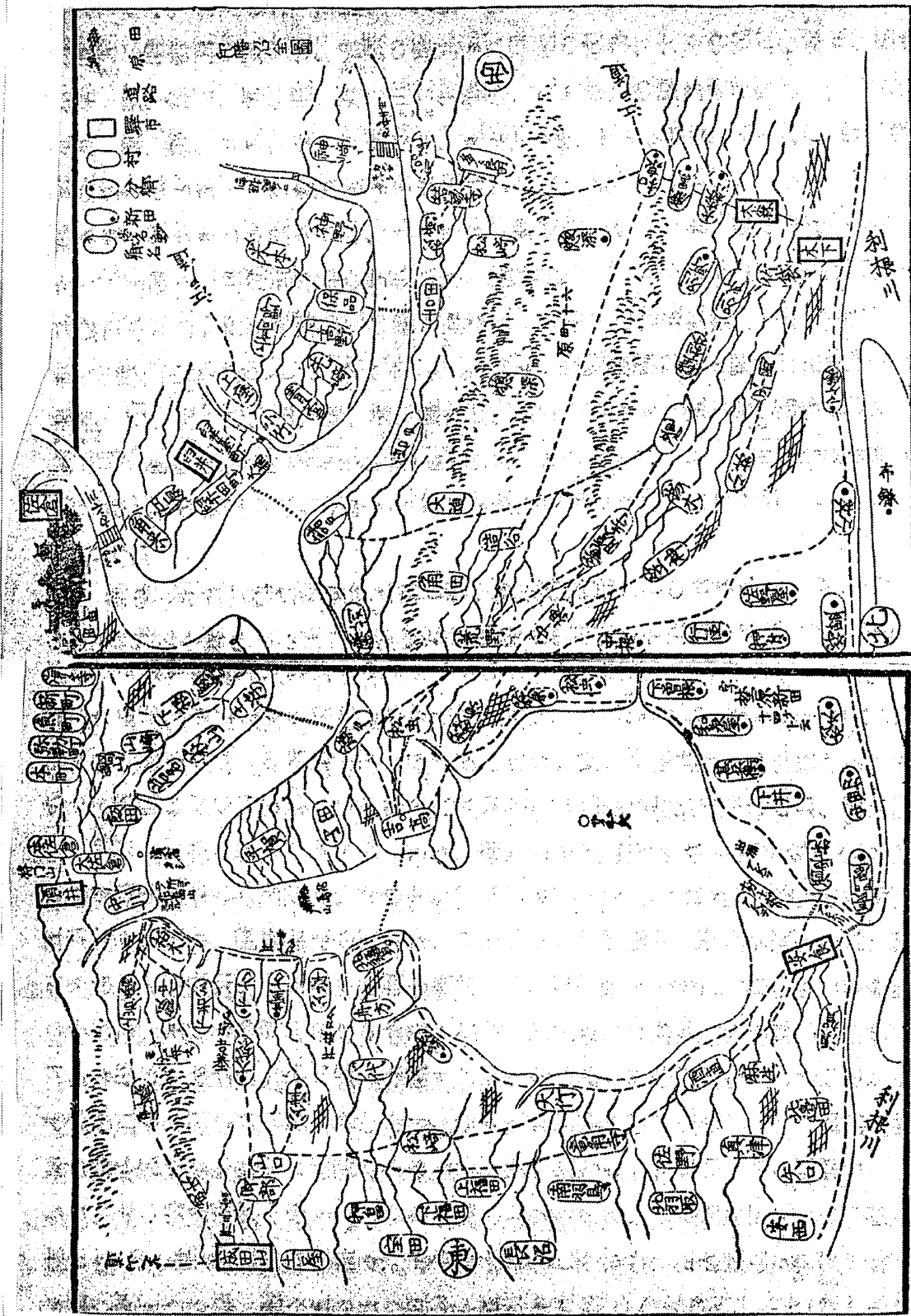


図3 印旛沼周辺地図

出典：赤松宗旦著 柳田國男校訂 1938『利根川図志』岩波文庫 安政5（1858）年，206-207頁

印旛沼周辺

『利根川図志』巻四に沿って150年前の印旛沼周辺の様子を見ていこう。当時の人びとは徒歩であったり、舟や馬に乗って移動していた。

印旛沼 印旛郡なり。其水上は船尾村神崎橋より落ち、また一方は佐倉の城山をめぐりて鹿島橋より落つ。下は安食より利根川に合す。凡長さ七里、広さ二里許、沼の中に佐久知穴また花島山等あり。其外古跡多し。

土産 鯉、鮒、鰻、鯰、赤腹魚、サイ、マルタ、蟹、鱈、海老（ツノカヅラエビ、中エビ、ヌカエビ）、蜆、田貝（たんかひ、真珠あり）、ケバチ

水鳥 雁、鴨、ヒス、ナガ、ハジロ、タカブ小鴨、アヂ、鷺、鶉、鴨。

水草 菱、真菰、蘆、蒲、菰、川滑、澤潟、スゲ

佐久知穴 印旛江の広き所、吉原の東北七八町沖の方に、大小の穴五つあり。その北なるを佐久知穴といふ。そこには大きな魚が集まり格好の漁場であること。筆者もそこで網で漁をしたことなどが記されている。

取り見ガ丘 印西萩原村にあり。鳥見大明神の社あり。

松蟲皇女廟 松蟲村松蟲寺にあり。

松蟲の陣場 松蟲村の出口にあり。

吉高代介城跡 吉高にあり。掛鼻といふ山の上なり。東に印旛江眼下に見下ろし、風景至って美なり。西に御門坂あり。南に家老内・和田屋舗など云ふ地名今猶存す。

吉高鮒 名物なり。金色にして骨堅し。肉しまりて味美なり。（なますにして尤もよろし）。

カハボタル 俚言にカハボタルというものあり。亡者の陰火なる由。形丸くして大きな蹴鞠の如く、光は螢火の色に似たり。夏秋の夜あらはるる。雨の夜は至って多し。以下不思議な光について土地の漁師の話など紹介している

華島山 印旛江の中にあり、平賀村に属す。むかし此島へ舟にて渡りし由云傳ふけれど、今は田畑となれり。

雨祈（あめいのり） 文政初の頃、印西の辺に名を卜童と呼ぶ禅宗の僧あり。年19歳なりといえり。元来何れの弟子にか有けん。ここに漂泊し来たりて二三年になりぬ。生まれつきいたって愚鈍にして、常に道路に躓き唄い宿を需めず。樹下祠堂を栖とす。以下この僧が渴水を救うべく祈り雨を降らせた、話が展開する。

瀬戸渡 土浮瀬戸の間なり。

印西物産 筍、蕨、茯苓、初草、松露。松露に二種あり。米松露と云うは色白くして柔らかかなり。また栗松露といふは色黄鼠を帯びて堅し。是下品なり。又二十年以前までは、猪鹿兎など甚だ多かりしが、近年一疋も見ることなし。

師戸殿 師戸臼井の間なり。

巖戸壘 岩戸村にあり。

源頼政塚 結縁寺村にあり。

神崎橋 印旛郡船尾村より千葉郡佐山村へ架す。印旛江は此所にて尽く。橋より上へは高瀬舟通ぜず。是より利根川安食まで七里、佐倉の鹿嶋橋まで四里半といへり。

以上が巻四の前半に記された概要であり、印旛沼の西側の各地の歴史やお話、物産などを紹介している。われわれは150年前の景観をそのまま体験することは出来ないが、いくつもの体験を重ね合わせることも出来る。この150年の間に近代的で、合理的、科学技術に裏打ちされた多くのものが建設され、他方では不合理なものは迷信として遠ざけられ、意味のないものとして排除されてきたであろう。今よりずっと大きな湖であった湖面には時々「カワボタル」が出現して人びとを驚かせたり恐がらせたりしていたのであるが、今は存在しなくなった。もしくは科学的な説明が解決してしまったのかもしれない。愚鈍なる若き僧が自分の命を賭して雨乞いをする話は何を意味していたのだろうか。

何はともあれ、かつての人びとは徒歩や馬、小船の速さで、周囲の景観や文化を楽しみながら旅をしていた。『利根川図志』はそんな旅の楽しみを満足させることのできる、読み物でありガイドブックということもできる。

ポストモダン、ポスト観光の時代の観光もまたモダンなるものを剥ぎ取って、徒歩や自転車の速さで地域の人びとや文化と交流しながらの旅であるとすれば、150年前のガイドブックは大いに参考になるのではないか。

第3章 利根川の臍：神崎町

国道356号線を、左に利根川の流れを感じながら銚子に向かって走っていくと、右側の水田が続く景色のなかに神崎（こうざき）森の緑の小山が姿を現す。かつては、神崎神社の山の足元まで利根川の水が達していたと聞くが、現在の森と周辺の家々は堤防と国道に守られ、茨城県側には神崎橋が架かっている。まるで神崎神社は巨大な近代的な建造物で武装しているように見える。かつては、自然の脅威や外的に対しては、自然の力や神の力、人びとの信仰や知恵で備えてきたが、現代は科学技術がそれらに代わっているということだろう。「創造的破壊」を通して近代的なものによって武装した町、それが現在の神崎町の第1印象である。

治水・利水や橋梁に関わる近世以来の土木技術の発展はこの町を、利根川の流れがもたらす危険から自由にした。この町の人びとの長い間の悲願は、水の脅威、危険から開放されることであったかもしれない。戦後、利根川と神崎の町は堤防と国道に分断され決して水が人びとの生活を侵略することはなくなったと思われる。相前後して利根川水

運の河岸として栄えた町の役割にも終焉があり、利根川とのかかわりはさらに縮小していった。そして、神崎町発行の『神崎町制要覧（2005年）』では、「利根川水運の河港から純農村へ」という見出しをつけ、明治・大正・昭和40年代までを総括している。

しかし、この町の独自性を考えるとき、利根川との関係を見捨てることは出来ない。

神崎の誕生：ランドマークとしての神崎森

古代より日本の船は地文航法で日中に航行した。西洋や南洋の島々の人びとは夜間天空の星を観測して、自分の位置を知り向かうべき方向を知って航行する天文航法の技術を持っていた。地文航法では川の両岸の山や丘などの地形、あるいは海岸線や地形で自分の位置を知って航行したのである。水上から見える特徴的な山や丘は海夫（船乗り）たちにとって安全に航行するための標識（ランドマーク）であった。海夫たちはランドマークとなる地点に巨木になる木を植えて目標物にしたり、社を祀ったりした。神社を置くことで、その地形が他の人びとによって変えられないようにしたのであった（上田）。

律令時代、常陸の国府（石岡）から下総へは、霞ヶ浦の西側を南下し小野川を渡って榎浦駅を経て、香取の海に出てくる。そこで船に乗り換えて下総の荒海駅（現在の成田市荒海）に向かうことになる。船からは左手対岸、すなわち下流に神崎森、右手前方には龍角寺の台地が見え、それらの間に目指す荒海が位置していた。海夫たちは流れが逆巻く神崎に流されて近づかぬように船を進めたであろう。彼らにとって神崎森はランドマークであった。

また、上流から両岸に遠く洪積台地を見ながら下ってくると、前方に流れに突き出すように現れるのが神崎森で、その周辺は難所であることを知っている海夫たちは、慎重にコースを選んだであろう。神崎を過ぎて次に現れるのは香取神宮の杜である。現在われわれが利根川に沿って国道356号線を走りながら眺める風景は、かつての海夫が見ていたと同じなのかも知れない。

海夫たちが、ランドマークであった神崎森に、神崎神社に天鳥船神を祀ったのではないだろうか。この神は、伊邪那岐と伊邪那美の生んだ神であり、『古事記』には「鳥之石楠船（とりのいはくすぶねの）神、亦の名は天鳥船と謂ふ」とあり、その注には「鳥のように天空や海上を通う楠製の大きな船の意」とある。神崎神社は1300年ほど前に建立されたとされており、千葉県や茨城県の神社の中でも最も古くから鎮座している一社ということになる。香取の海を航行する神崎の森は海夫たちにとって極めて重要なランドマークであり、船の神（天鳥船神）を祀らねばならないような場所であったに違いない。それがどのような理由であったかは、私の研究の浅さでは結論的なことは言えないが、神崎森付近は難所であったということと関係があるのではないだろうか。

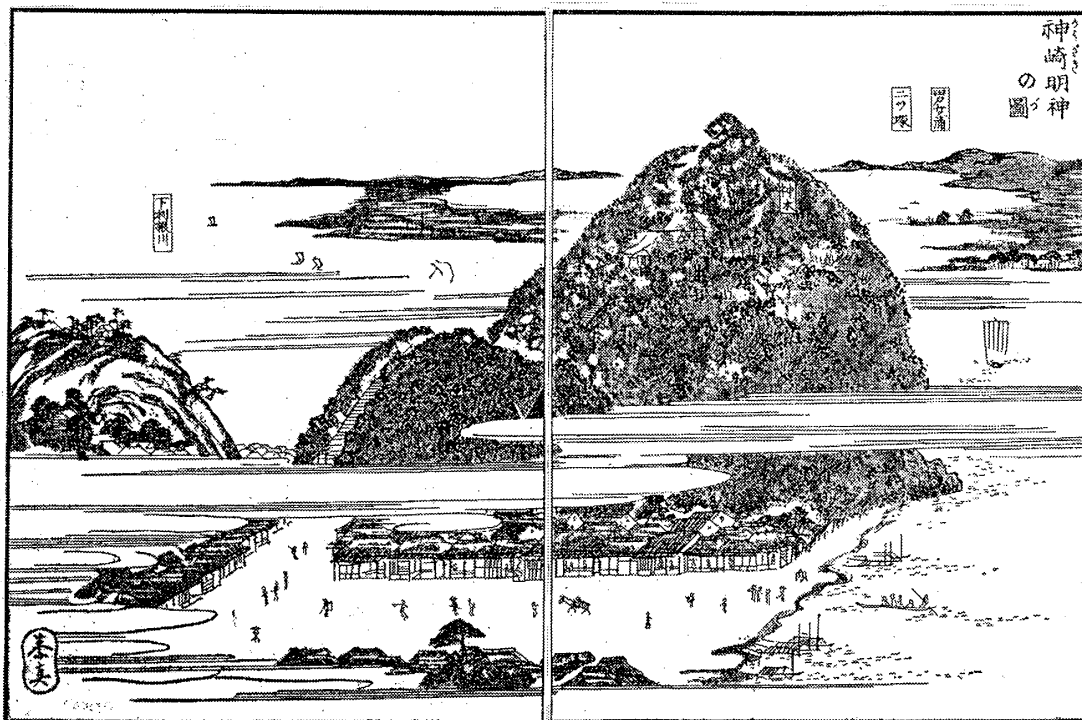


図4 神崎神社の図

出典：『利根川図志』306-307頁

難所

神崎は利根川の難所であったと『利根川図志』にも記されている。

神崎明神 神崎にあり。利根川へなり出たる高き山の上なり。むかしは此山の麓屈曲の所、水逆巻きて船の通路至ってむつかしく、是を神崎の巻と唱へて、船人大に恐るる所なりと云へり。(今は洲いでて此巻なし)。其頃の舟唄なりとて、ここは神崎森の下、楫をよくとれ船主(せんど)どの(この唄今もよくうたふ)。

水運が主な運輸方法であった頃、自然に出来た河川の難所は物資ばかりでなく、大切な人命や物資を失う場所であり、人びとにとって大きな困難であったと考えられる。世界各地で河川における難所に関わる物語、難所の対する人々の恐れや畏敬の念、信仰など多様な物語が伝えられている。最も有名なのはドイツ、ライン川のローレイの岩、そして中国四川省の楽山大仏は難所ゆえに生まれた文化であった。

流れが急カーブするところで、ライン川の難所であったローレイの岩の上には美女が現れ美しい歌声を聞かせ船人たちを惑わせ事故に至るといふ伝説をとおして、船人に恐れられ、ハイネが詩を作り、日本の中学校の音楽教科書にも載る美しい歌曲になった。オペラの題材ともなり、壮大な物語として語り継がれている。世界遺産にも登録された。

中国の楽山は、岷江・大渡河・青衣江が合流する地域で、川の流れは速く、蛇行し

ており難所として知られ、恐れられた場所であった。唐代開元元（713）年に僧海通が、航行の安全を願って河に面した崖に仏像を刻み始めたもので、完成に90年の歳月を要して、大仏は完成した。樂山大仏は高さ71メートルの世界最大級の仏像である。難所に対する人びとの気持ちが示されて、両者とも世界遺産に登録されている。

神崎もまた航行する者たちに難所として恐れられ、それゆえに神を祀らしめ、その周囲に町の形成を促したのではないか。神崎は川の難所から誕生した町であったと考えられる。

河川港神崎の発展

その後、古代から昭和の前半まで長期間にわたって水運の役割は大きく、神崎の町は水運の町としてあるいは神崎神社のお膝元として繁栄の歴史を刻んできた。具体的な資料についてはまだ多くに接していないのでここでは述べることは出来ないが、利根川の水運とのかかわりから生まれ、発展してきた水の町の歴史がさらに明らかになることが期待される。河岸には多様な物資とともに人や文化もまた到着する。その人や文化はその地に新たな文化や生活をもたらすことになる。そんなところに移動の社会学や歴史学が関心を持つことになる。

江戸時代この地にやって来た人が、この地の水と米に魅せられて酒造りをはじめた。300年以上にわたってこの町で酒造りをするようになる。人と技術が移動してきて、この地のものと出会いで作り上げられていくドラマがあった。今も神崎は酒造りの町である。

その後近世、近代に至って土木工学などの技術発展にともない、この町の誕生と深い関わりがあったであろう「難所」も克服され、川は脅威ではなくなり、杜も町も近代的な構造物に守られ静けさの中にある。その中で我々は再度、川や自然の脅威があったからこそ神を祀り町をつくってきた先人たちの生き方に思いを寄せ、そこにこの町の誇り高いストーリーを再発見することができる。

参考文献

- 赤松宗旦著 柳田國男校訂『利根川図志』岩波文庫 安政5（1858）年
網野義彦『海と列島の中世』講談社（学術文庫）、2003年
Cohen, Robin & Paul Kennedy “*Global Sociology*” Palgrave, 2000=伊藤茂訳『グローバル・ソシオロジー I・II』平凡社、2003年
Harvey, David “*The Condition of Post modernity*” Baockwell Publishers, 1990=吉原直樹監訳『社会学の思想3 ポストモダニティの条件』青木書店、1999年
石井進一・宇野俊一編『県史12 千葉県歴史』山川出版社、2000年
北野進・是永定美編著『利根川 人と技術文化』雄山閣出版、平成11年

- 神崎町『歴史が伝える神崎』
 神崎町『自然と人がふれあうまち 神崎』
 神崎町「町制50周年記念要覧」平成17年
 川名登『河岸（かし）』法政大学出版局，2007年11月23日
 県立大根博物館『水郷の生活と船』平成17（2005）年
 倉野憲司校注『古事記』岩波文庫，1963年
 成田山『新修 成田山史』昭和43（1968）年
 根橋正一・井上寛『漂泊と自立—障害者旅行の社会学』流通経済大学出版会，2005年
 鶴見和子『定住と漂泊と—柳田國男の社会変動論』筑摩書房，1977年
 上田篤『日本の都市は海からつくられた—海辺の聖標の考察』中央公論社（中公新書），1996年
 Urry, John “*The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Cotemporary Societies*” Saga, 1990 = 加太
 宏邦訳『観光のまなざし—現代社会にけるレジャーと旅行』法政大学出版局，1995年
 Urry, John “*Sociology Beyond Societies: Mobilities for the twenty-first century*” Routledge,
 2000 = 吉原直樹訳『社会を超えた社会学—移動・環境・シチズンシップ』法政大学出
 版局，2006年
 Vogel, Ezra Feivel “*Japan as Number One*” Harberd University Press, 1979 = 広中和歌子・木
 本彰子訳『ジャパン・アズ・ナンバーワン—アメリカへの教訓—』TBSフリタニカ，
 1979年
 『科学研究費補助金研究成果報告書 障害者にとっての旅行の意味に関する社会学的研究』
 2003年
 『神崎町史 資料集1』昭和60年
 『神崎町史 資料集 金石文等』平成3年
 『神崎町史 資料集 近現代編』平成18年

参考サイト（サイト名：URL：接続日）

- Lorelay Info：URL:<http://www.loreley-info.com/>：2007年11月30日
 Wikipedia, Loreley：<http://en.wikipedia.org/wiki/lorelei>：2007年11月30日
 Raine river Germany Lorelei：<http://loreley-rhine.com/>：2007年11月30日
 Biggest Buddha：<http://www.gluckman.com/LeshanBuddha.html>：2007年11月30日
 Leshan Giant Buddha：<http://en.wikipedia.org/wiki/Lushan-Giant-Buddha>：2007年11月30日