

水生都市曼谷之上陸演化 - 原生都市研究

The Evolution between Waterfront to Inland of Bangkok City : The Research of Primeval City

陳正哲 (Cheng-Che Chen) *

摘要

本研究嘗試由一、都市形成之歷史環境脈絡；二、以運河為主要移動手段之都市發展；三、水運都市受到現代化都市建設技術影響之變遷；四、以街屋型態為主的都市開發與經營；五、長久以來涵養曼谷人的水文化於都市與生活上之變容，來對曼谷這個國際都市之形成與發展進行探討。除了結合歷史與現況之分析外，並嘗試解讀形塑該都市之基本原理。重新發掘一個水生水長都市的基本特質，及其於陸化過程中所產生的改變、演化、問題以及遺留。

都市發展常帶來交通壅塞、貧民窟等負面效應，然而正視負面因子卻可發現其背後原理與價值。有別於西化、現代化、都市化等等之研究觀，本研究提供了都市形成之原初環境條件的原生性觀點，彰顯曼谷都市中所蘊含之水生環境的成長基因，並佐以實證。其所提示的其實是許多當代都市欲進行都市再生時之基礎課題，也對台灣都市史之研究，瞻昭了長久以來所未顧及之面向。

關鍵字：曼谷、水都、近代都市、街屋、高腳屋、都市形成、原生都市

* 南華大學建築與景觀學系暨環境藝術研究所助理教授。

ABSTRACT

This research intends to discuss the formation and development of the international city Bangkok from the following facets. The first is the historical fabric about the formation of the city; the second is urban development based on the movement pattern via the canal; the third is the long term change of the water-born city influenced by the urban modernization techniques; the fourth is the urban development and management which concentrates on shop houses; and the fifth is how the water friendly culture in the local Bangkok society is cultivated and its influence on the urban scenery and life. Besides the analysis of urban history and current conditions, the writer tries to interpret basic principles of the urban pattern; and rediscover the intrinsic nature of the water-born city, the transformation, evolution, problems and remnants in the land reclamation process.

Urban development usually comes with negative influence such as traffic jam, slam etc, however, behind these side effects, there is some urban principles and values. Different from westernization, modernization and urbanization, this research proposes the primeval perspective initiated from the urban formation in primitive environments, illustrates the urban growth gene of water born environment contained in Bangkok city, and exemplifies with real cases. This perspective is actually the fundamental issues of urban regeneration for many modern cities, and it reviews the neglected facets in the research of Taiwan urban history.

Keywords : Bangkok, water-born city, modern city, shophouse, high-raised house, urban information, primeval city

一、昭披耶河上之三首都

曼谷，Bangkok，還有一個名稱是 Bancock，Bancock 與 Bangkok 其實是先後期的兩個首都區。後者是一般人較為熟知，誕生於 1782 年，位於流入暹羅灣之昭披耶河^(註1)東岸的曼谷；而此 Bangkok 首都區，其實是由對岸 Bancock 地區的前首都吞武里（Thonburi），遷都而來。現在曼谷市與吞武里市已經一體化成為大曼谷都會區。

自古，這個位於昭披耶河出海口大約 35 公里處的大曼谷地區，在綿延百餘公里的昭披耶河流域中，一直扮演著相當重要的角色。重要性的產生一方面是由於其地理特性，另一方面則是因著位於其上游的偉大王朝—尤帝亞^(註2)。對於尤帝亞，一般可能覺得陌生，然而提起此區域的舊名暹羅（Siam）—其實也就是大家所熟知的泰國舊名。暹羅之所以可以代表泰國，正表示了尤帝亞時代四百多年來的代表性。

泰國和歐洲的聯繫即始於這個時期，1516 年葡萄牙與泰國建立商務關係，之後荷蘭也於 1604 年於此成立商務站，接著英國亦於 1612 年跟進；而第一批法國天主教傳教士，亦於 1662 年到達尤帝亞，並受國王獲准得以建造教堂與學校。於 17 世紀中期，此處已經是約有一百萬人口的首都，世界各地的船隻都溯昭披耶河而上進行貿易，印度、中國、日本、歐洲等地的商人頻繁進出。

(註3)

由於大曼谷地區，是昭披耶河流域中擁有較大面積高地之處，再加上昭披耶河之水位較淺，大型船隻無法終年直達尤帝亞，因而大曼谷地區便成為由河口至尤帝亞之轉運點；於此，長途渡海而來的商人和船夫們得以上陸休憩、乘坐大型船者也須於此換乘小型船繼續北上，因而此處成為進入尤帝亞的前哨關口而發達起來（圖 1）。

尤帝亞王朝衰敗後，繼之而起的便是位於大曼谷地區的吞武里王朝（1767-1782）（圖 2）。之後，新任國王拉瑪一世（King Rama I, 1782-1809.），因應戰略地位等考量，將首都遷至對岸的曼谷，而開啓了泰國史上至今已兩百多年的拉塔那可辛（Ratanakosin）時代，也就是現今以曼谷為首都的泰國政府。

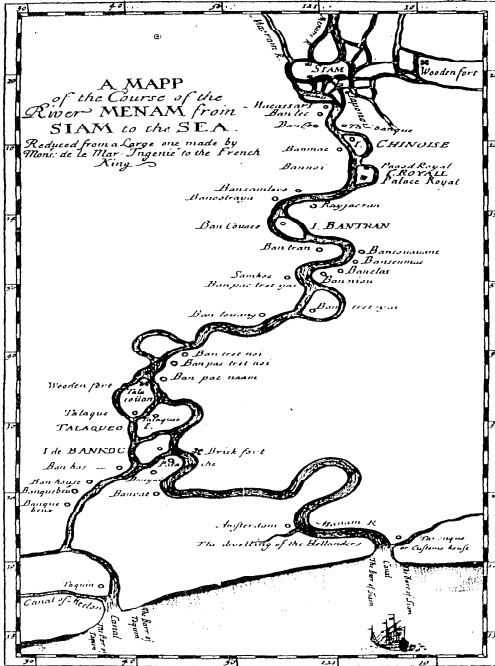


圖 1 最上方之暹羅 (SIAM) 即為舊都尤帝亞，下方河流分叉處為大曼谷地區。(資料來源：Monfieur DE LA LAVBERE, 1996.)

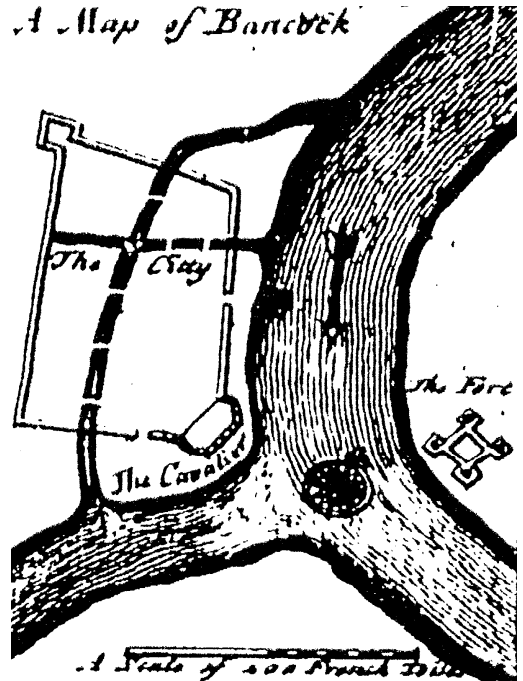


圖 2 曼谷之前首都—吞武里城。(資料來源：Monfieur DE LA LAVBERE, A New Hiftorical Relation of the KINGDOM of SIAM, UMI, 1996.)

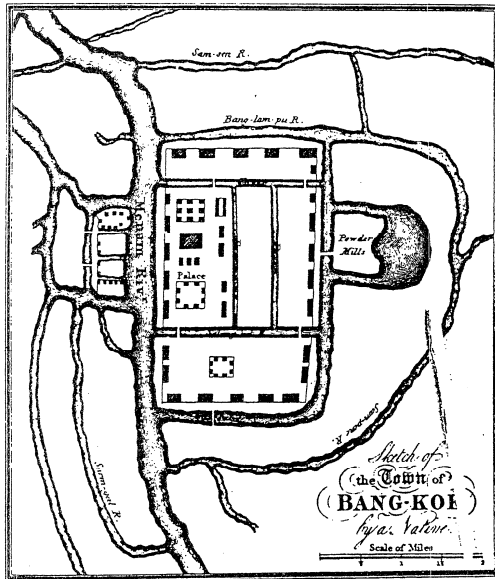


圖 3 1822 年某位使官對曼谷之描繪，圖中表現出明顯的城牆+運河之都市型態。(資料來源：Crawford, J., 1828.)



圖 4 被西方人稱為「THE FLOATING CITY」的曼谷。(資料來源：H. Warington Smyth, 1898.)

二、由水都到陸都

以古王朝尤帝亞為曼谷之建造藍圖，拉瑪一世在位期間，開鑿了昭披耶河灣以東的兩重弧形運河。外層運河與昭披耶河所圍湖出的區域稱為拉塔那可辛島，整個島的外緣築有城牆。內層運河通過島中央，將島分為東西兩個部分。其西邊稱為「內拉塔那可辛」，主要即為著名的舊王宮地區；東邊稱為「外拉塔那可辛」，為早期逐漸以王宮為中心所發展出來之傳統地區。^(註4) 運河內為最初開發的地區，之後市街地漸次放射狀地向東擴大。此城牆與運河，即代表了曼谷都市化的第一階段成果（圖3）（圖4）。

由於位於低濕地帶之地理特性以及防禦上的考量，曼谷發展出以水路為主要網絡的基礎交通系統。在王宮以外的地區，歷任國王不斷地開鑿運河，如此可利於水上交通系統之順暢運作，以確保農作及其他工程所需之大量勞動者的投入，以及軍隊之輸送，同時可藉此串聯各河川並縮短河川彎曲帶之繞行航程^(註5)（圖5）（圖6）。

由於運用水路的關係，當時浮屋與高腳屋的住居形式，普遍分佈在河岸上、運河邊，對於皇室以外的大多數曼谷人而言，水上房屋是兼具商店與住家功能的居處。當時居住的狀況，透過 1820 年代初期至曼谷照訪的英國人 Finlayson 之記述可以窺得一二：「許多的住宅都建於可連接至岸上的竹筏上，浮屋以外的住宅則利用打入泥中的木樁，於其上建造高腳屋居住。而不論何種住居形式，家家戶戶皆有自用小舟以利水上移動。」^(註6)（圖7）（圖8）

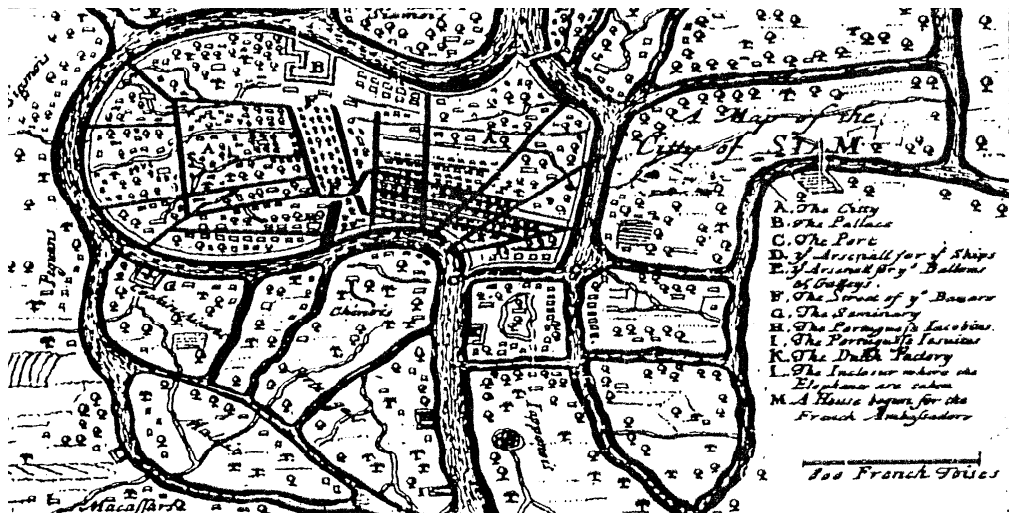


圖5 19世紀前期，曼谷的運河網及市區發展狀況。（資料來源：Monfieur DE LA

LAVBERE, 1996.)

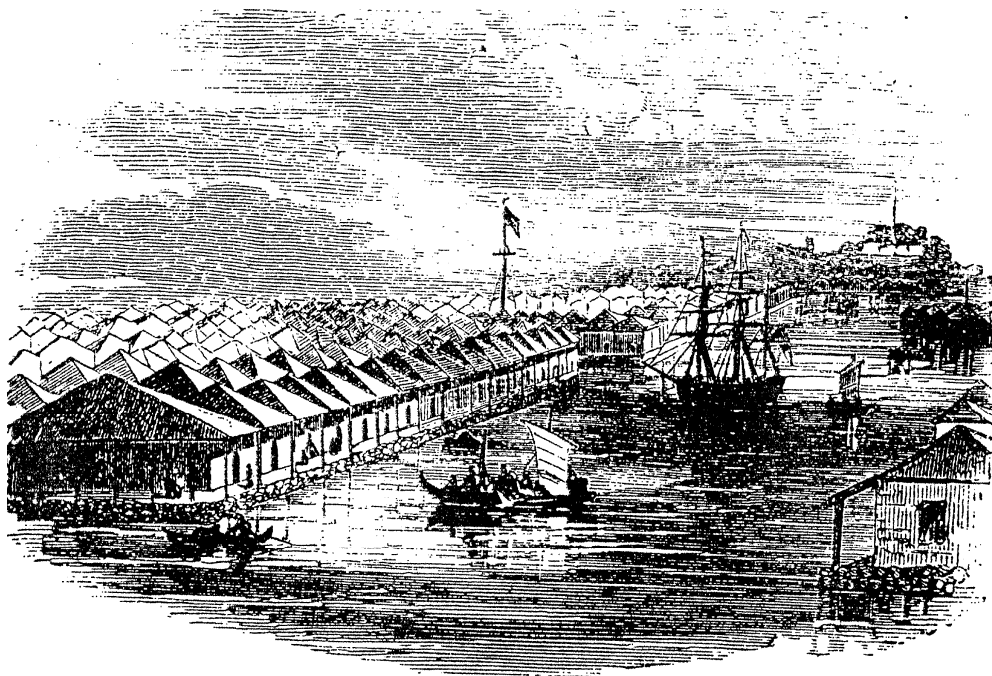


圖 6 19 世紀中期，曼谷城內的狀況。(資料來源：Frederick Arthur Neale, 1852.)

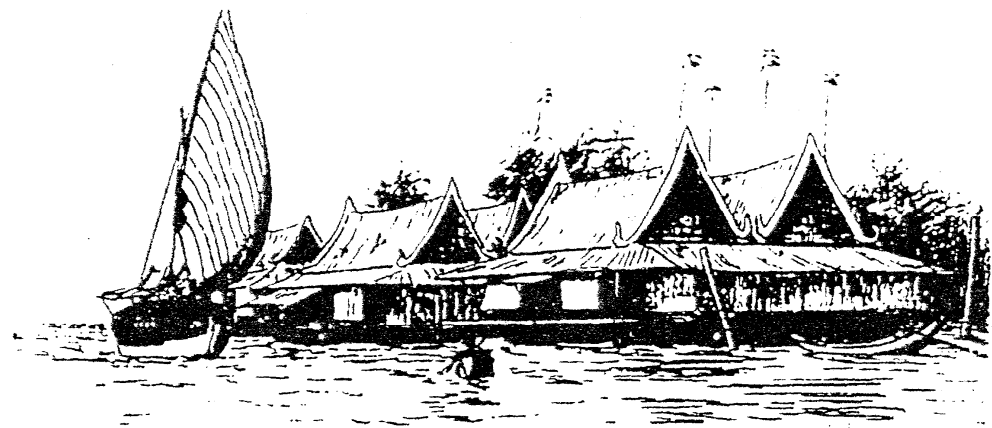


圖 7 浮屋之住居形態。(資料來源：H. Warington Smyth, 1898.)

而河邊之高腳屋住居形式的普及，卻不僅僅是地理環境的影響使然，於 1862 年受聘至王室擔任英文教師的英籍女士 Anna Leonowens，曾經於著書中提及另一個因素：「由於當時屢遭霍亂襲擊，國王下令要一般民眾將房屋蓋在河邊，以利通風衛生。也因此陸上的土地多落入王室貴族手中。」^(註 7)

而掌握了多數土地的王室貴族，在曼谷由水田轉而變成爲高密度的陸上都市時，則扮演了土地開發者的要角。

在拉瑪一世奠下的根基上，拉瑪二世及三世所展開的是以宗教及貿易為主的時期。到了拉瑪四世（1851-1868），曼谷的發展開始朝向一個新的方向。

對於西洋的現代化評價甚高的拉瑪四世，對於曼谷這個都市也開始進行現代化的改造。於拉瑪一世時期，建造曼谷的模範典型，是運河非常發達的尤帝亞城；而對於拉瑪四世而言，其心中的理想城市則是道路四通八達的歐洲現代化都市。拉瑪四世首先則將東面的城牆拆除，以擴大市域。接著於 1857 年，決定建設由城內出發沿著昭披耶河南下的曼谷第一條正式道路「New Road」。

然而，曼谷並非就此朝向陸路發展，由於泰英友好通商條約（1855）的簽訂，使得泰國的經濟體系正式與西方世界接軌。其中與土地使用之改變最為關係密切的，是由於過去王朝獨占交易體制瓦解而造成經濟市場的自由競爭，加上鴉片戰爭後泰國米得以往被開放的中國市場輸出，使得一般土地做為農作的市場價值大幅提高。因而使得不只是擁有多數土地的貴族，甚至一般平民皆紛紛將土地開發為水稻田與運河網使用。^(註8)

因而結合人的移動網、貨物的搬運網、以及灌溉網於一身的運河網，在當時遍地滿是水田的曼谷市中，角色還是十分吃重。也因此拉瑪四世於進行道路計畫的同時，仍然持續地進行新運河的開鑿事業。即使到了拉瑪五世時期（1868-1910），運河的開鑿工程亦並未中斷^(註9)（圖 9）。

相較於四世，拉瑪五世則更積極地向西方學習。除了導入西方技術創設郵政與通信事業之外，其對於林蔭大道、輕軌電車、路燈等歐式現代化都市景觀亦相當重視。於拉瑪五世任內，1861 年開始動工的「New Road」已有人力車及馬車來來往往，至 1887 年其上已經設置軌道，到了 1892 年街路上已經開始運行電車。1908 年，曼谷已有約 300 輛的汽車；同時由於城牆的存在有礙交通，城牆紛紛被拆除並當作道路的鋪面所使用。^(註10) 此也象徵著到了遷都後約百年，曼谷的都市基礎運作系統，逐漸開始由水路轉換為陸路。

概括而言，在一個世紀之前，聯繫著住戶與運河之間的水路，是維持曼谷都市生活及活動機能的要角。但是近一個世紀以來，隨著水源的污染、交通手段的現代化等因素，無論是蜿蜒的水路或是開闊的運河，都逐漸被大大小小的道路、路面所包圍或取代。而在這樣的由「陸化」所代表的都市化過程中，曼谷人真的已經喪失了關於「水」的都市生活意識嗎？看似完全陸化的曼谷，現在到底還隱藏了什麼往昔水生都市的蛛絲馬跡呢（圖 10）？再者，伴隨著陸化的進程，曼谷的都市樣貌又如何跟著改變呢？這樣的提問，是理解曼谷都市構成的捷徑。

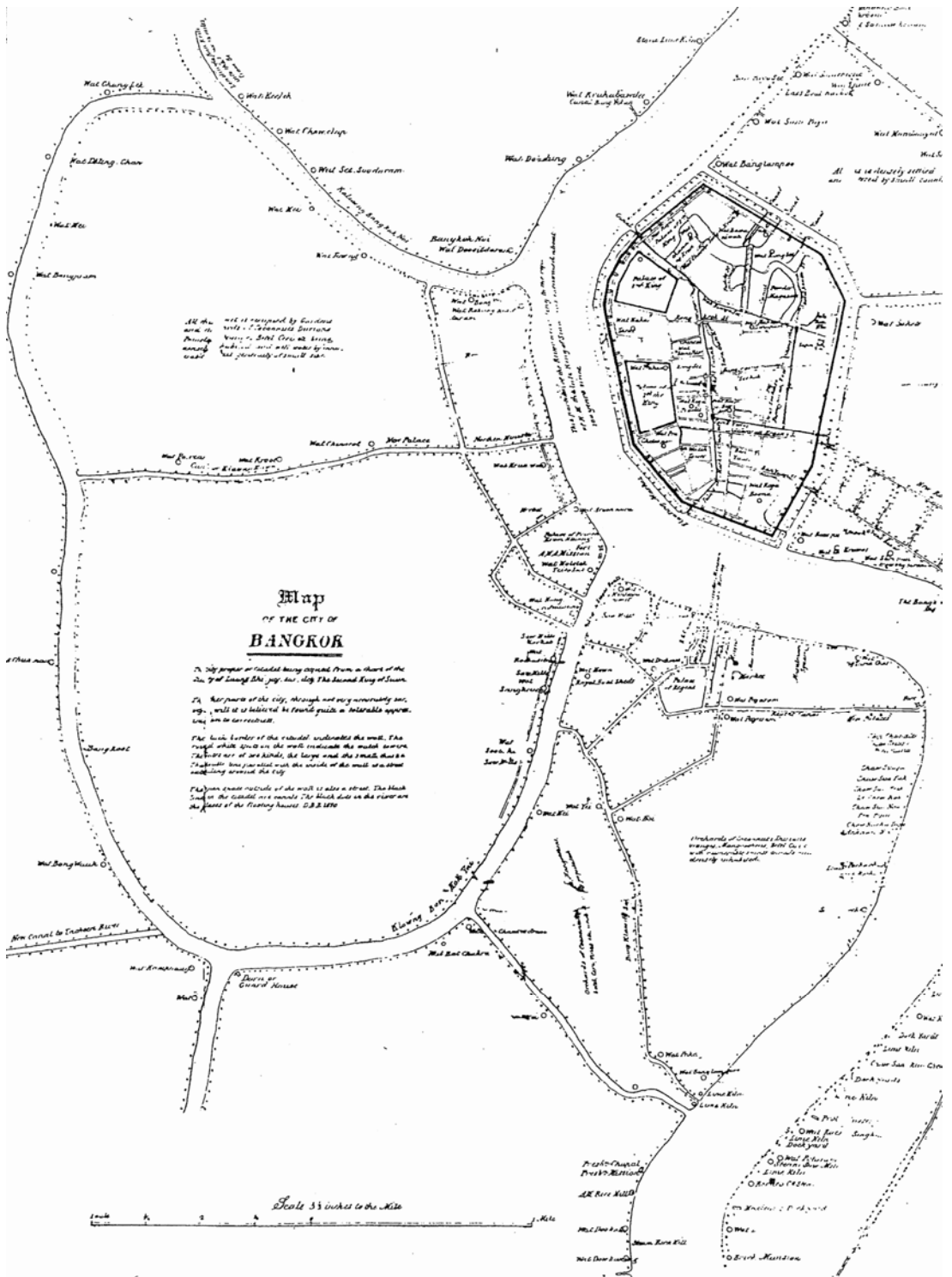


圖 9 1870 年之大曼谷地區，運河網已建構成熟，由城區往東南沿河東岸一直南下之道路即為「New Road」。(資料來源：Bradley, D.B., 1870.)



圖 10 充滿生活味的昔日水路空間。(資料來源：筆者攝影，2000)

三、都市建設之新工具 - 「街」屋

對於習慣以行船當作都市移動手段的曼谷人而言，街，還真是個新鮮的概念。前文所提的「New Road」，其之所以取名為「新」，當然不只因為其為最初最新的街路；包括其路旁的行道樹、瓦斯燈，還有路上的人力車、馬車、電車等，在當時的曼谷真正都是嶄新的都市景觀與都市體驗（圖 11）。



圖 11 新街路剛建成的景象。(資料來源：Steve Van Beek, 1999.)

「New Road」的興建，與西洋勢力在曼谷的進展息息相關。約於 19 世紀中期開始，曼谷市中心南方河岸旁，形成了有英、葡、法、丹麥等國駐在之外國人居留地。此區的特色是歐風住宅、大使館、公使館、領事館、旅館、稅關、銀行、舶來品店、外國人醫院與學校等等比鄰配置，前文所提拉瑪五世所創設的郵政事業，也於此處設立總局。

當時居留地內各國使館之基地，皆由河面引水路進入，建築物伴隨水路配置；同時此區與市內的交通手段，亦只能靠舟船運行（圖 12）。然而此時，曼谷已經是 30 萬人的城市，一種更有效率的交通網也隨之開始被需求。之後於各國的要求下，泰國政府規劃了「New Road」的興建（圖 13）。當時「新街路」是由皇宮出發，通過內拉塔那可辛、外拉塔那可辛，穿過城牆，連接整片商業活動最為活絡的華人街，再通達昭披耶河岸的西洋人居留地。整條新街路串聯了曼谷最精華、最具代表性的地區，幾乎是走一趟新街路，便等於見識了全曼谷。



圖 12 圖中垂直的淺灰色道路即為新街路，兩旁皆有磚造街屋，其西側街區即為外國人居留地。左下角圓環西側為郵局，靠河邊配置，之後由於街路系統的成形而由街路側引路入內。現今之郵局已改為大面積臨街路側之 T 形配置。（資料來源：Royal Thai Survey Dept. 1932.）



圖 13 在以水路為都市交通之主要手段的時期，建築物多以臨河面為正面來興建。(資料來源：筆者攝影，2000)

然而，新街路帶給曼谷的，卻不只是上述區位串聯之「路」的功能。其在「街」的面向上，更是意義重大。街之生成，關鍵在於其兩側的房屋，兩旁的實體一旦形成了，中間所圍塑的街道空間也就因應產生。因而「街屋」一詞，雖然是形容一種居住空間的種類，然而同時指涉的是，其所共同面臨的街道空間。當然，當初新街路所興建的，絕不只是路而已，還伴隨著兩邊的街屋。

街與街屋，在這之後的一個世紀，逐漸取代運河、水路與高腳屋，變成曼谷裡裡外外之都市風貌的主角。那麼，街與街屋是如何滲透入曼谷的各個角落的呢？

泰國政府自從與英、美、法、德等國陸續締結通商條約之後，便積極向西方學習，並視察了強權國家於亞洲的殖民地。在這之中，因應都市的現代化，泰國政府導入了英屬殖民地新加坡的街屋建設手法，開始於各地植入街屋^(註 11)。因而由於街道系統的漸次形成，許許多多的水路逐漸被封填為道路，更有許多自古藉由水路接近的傳統木造高腳屋，也隨之紛紛被街屋所取代。

而國王及王公貴族，更進一步把街屋當作土地開發的有力工具，紛紛把國王財產局以及貴族私有的整個街廓，都開發為以街屋為皮層的住居形式。所謂的以街屋為皮層，大致有兩種情形，一種是整個街廓外圍由街屋圍繞，內部則有小型的木造集合住宅，以及市場等公共性建築物；另一種一樣是由街屋環繞整個街廓，內部則為貴族之擁有大片庭園的邸宅（圖 14）。

前者代表的是一種政府對於街區的標準開發模式，後者則代表著貴族如何有效利用所屬土地之經營模式。

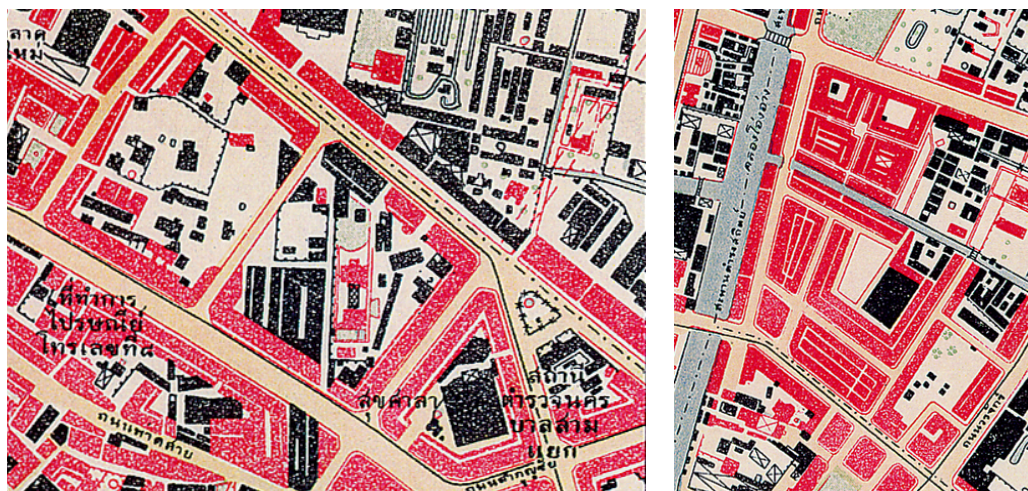


圖 14 (左圖) 沿路兩旁灰色帶狀部分為磚造街屋，其圍塑出街廓之表皮，與街路共同成為都市景觀的主角。(資料來源：Royal Thai Survey Dept. 1932.)

圖 15 (右圖) 整片街區由裏到外皆由街屋所構成，街屋成為都市開發的主要工具。(資料來源：Royal Thai Survey Dept. 1932.)

另一方面，民間之土地所有者，也進行以街屋為主之小面積的土地開發。方法是由外部公共道路引入私有道路至基地內，透過私有道路的規劃設置，來於街廓內部形成井然有序的成排街屋（圖 15）。

如此，都市的整體景觀，徹底的被開發出來的街與街屋所取代。而不斷創造出來的街屋也因為出租或出售之經濟效益，而使得開發者得以回收而繼續採用這個模式進行都市改造。因而，街屋在曼谷剛開始只是搭配街路興建的線狀模式發展，之後則以面狀的形式擴散開來，並深入到街區的各個角落。

這個應用街路與街屋之西化、現代化、都市化的綜合結果，快速且大量地置換了舊有之以水路發展出來的都市樣貌（圖 16）。

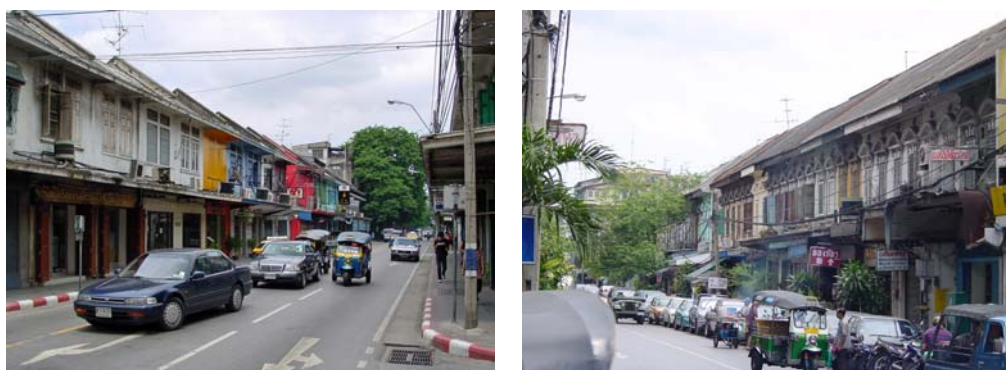


圖 16 「街」屋，是曼谷陸化的象徵。(資料來源：筆者攝影，2000)

四、水生活的文化表徵 - 高腳屋

那麼，在這一個世紀的水路與街道的消長過程中，曼谷人的生活起了什麼變化？昔日曼谷人的水生活又到底是什麼樣子呢？當然透過早期的地圖，我們可以部分地還原出土地上已消逝的水路紋理、當時的水運脈絡，推測出早期生活環境；或是透過舊照片，我們亦可回想過往的居住空間與生活場景。然而，以上的方式都還不如先探看曼谷尚未都市化、陸化的地區。

乘船沿著昭披耶河北上到了曼谷市邊緣，發現一群小孩正從岸邊高腳屋的屋外平台，向河衝刺著朝水中跳去，如此重複來回玩耍；旁邊的婦人則穿著衣服站在水中，正往頭上抹著肥皂。再往前行看到有人一邊在水中清洗鍋碗瓢盆，一邊與在水上屋外平台休息的人談天說笑，還一邊跟過客打招呼。

這就是曼谷的原始景緻，就是曼谷人的原始生活；玩耍、沐浴、洗滌、飲用，甚至連部份的垃圾都可以順水沖走，水是如此的親切必要。而與居住空間中與水生活最為密切的則是屋外平台，這個水上的戶外空間，是水與住居內部的交界（圖 17）；在成排的高腳屋中，屋外平台更是串聯各戶的媒介（圖 18）。



圖 17 曼谷傳統的水上住居型態，屋外平台是水與住居內部的必要過渡。（資料來源：H. Warrington Smyth, 1898.）

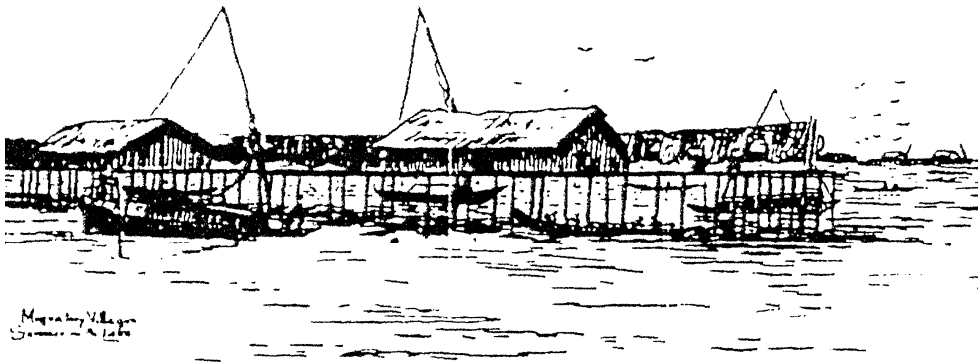


圖 18 高腳屋之間，由稱為「chan」之戶外空間所串聯。(資料來源：H. Warington Smyth, 1898.)

在泰國傳統的木造家屋中，特色是具有稱為「chan」的戶外空間，以及稱為「rabian」的半戶外空間^(註12)(圖19)。「chan」的空間如上所述，而「rabian」相較於「chan」則公共性較低，較為私密，但休憩、聯繫、工作、用餐等基本功能類似。而這樣的木造高腳屋在上陸後起了哪些變化呢？

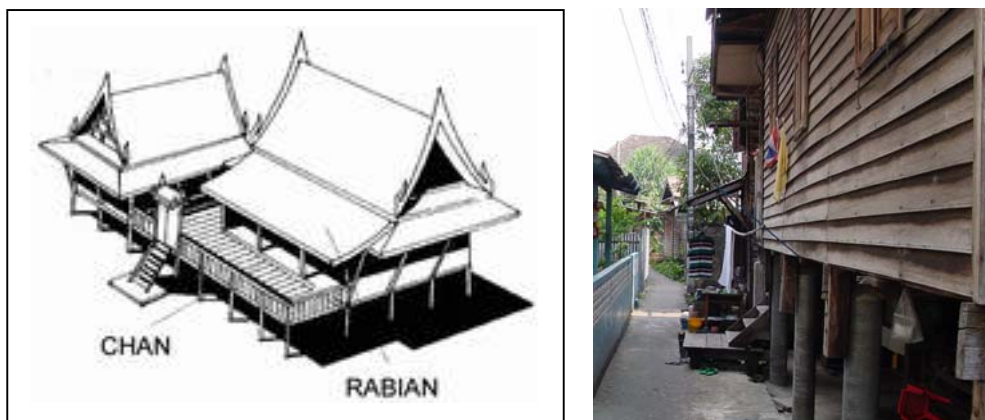


圖 19 (左圖)傳統泰式住宅的戶外空間(CHAN)與半戶外空間(RABIAN)。(資料來源：Luca Invernizzi Tettoni, 1999. 筆者加註。)

圖 20 (右圖)泰國傳統住宅在陸化及西化過程中，屋身逐漸不需抬高、半戶外空間逐漸消失、住居空間逐漸分化封閉。(資料來源：筆者攝影，2000)

首先是「chan」的室內化，由於與水的關係已經疏遠，本來中介著水面與室內的戶外空間逐漸不被需要。於此同時，歐洲傳過來的西洋式木造住宅也開始被引入，隨之導入的是西方以客廳或起居式為主的住居生活形式。因而「chan」與「rabian」逐漸於泰國人的住居空間中萎縮，取而代之的則是西式

的空間格局。當然，本來築於水面上的高腳形式，上陸後也開始退化。有的是高度減少為 1 米左右，底層空間則充當儲藏空間利用（圖 20）；亦有將此原本可停舟船的空間轉為停車空間；當然也有乾脆將底層高度調整，使其成為一間附屬房間使用。

代表著傳統水生活的木造房屋，在過去是隨著水路所到之處各地蔓延，當然，面臨水路之側，即為正面入口；意即，住居群是以水路側為外表面，背面側則為陸地。然而，當住居群的外圍逐漸被街路以及街屋包被後，臨路的街屋開始成為街區的皮層，街路側成為整個住居群的外表面，原有的臨水側則轉變為街區的內裡側（圖 21）。

在如此都市結構表裡翻轉的變化下，道路及街屋成為新時代的都市主角，舊有的木造住居群於此衝擊之下，逐漸成為居住品質不佳之處，同時在大都市所需之勞動人口不斷湧入的效應下，嚴重的甚至成為貧民窟。而本世紀初，研究者於曼谷進行勘查時，眼中所及為數最多的景物便是這些普遍散在的貧民窟。此處，其實潛藏了曼谷人對於水的記憶，也道出了這個水都登陸的點點滴滴（圖 22）。

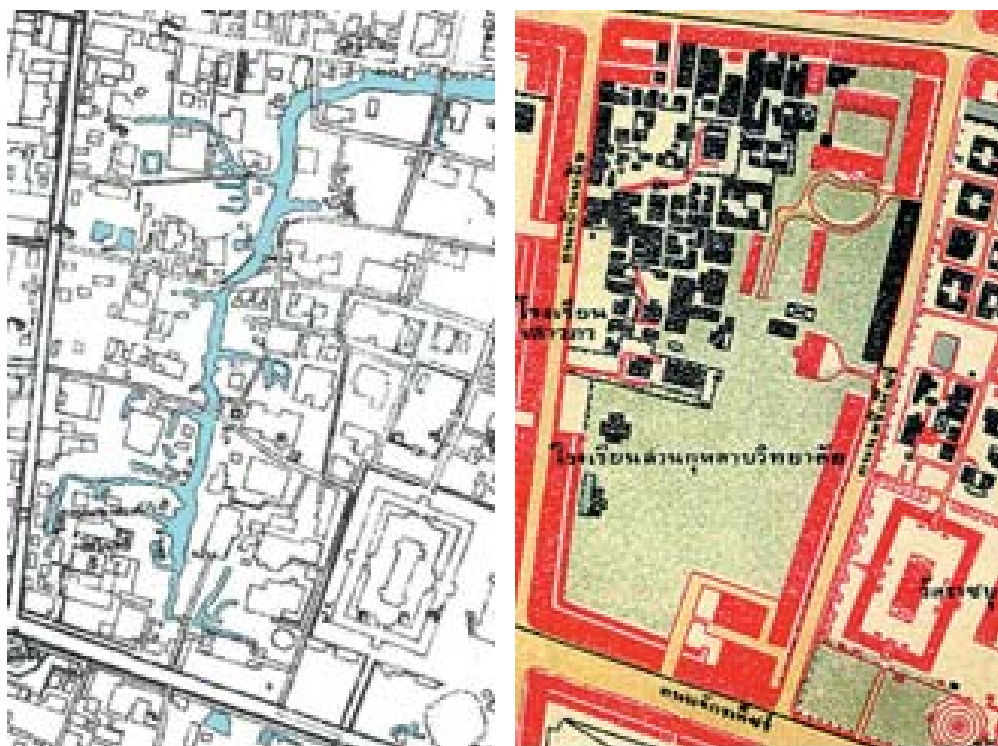


圖 21 左右圖中分別為以水路和道路所形成之街區，過去水路與木造住屋之關係，現已全部被街屋取代。（資料來源：Royal Thai Survey Dept. 1932.）



圖 22 現存的水路兩旁仍有舊時的木造建築群，如今已淹沒於現代化的街區之中。
(資料來源：筆者攝影，2000)

五、結論

本研究嘗試由都市形成之歷史環境脈絡、以運河為主要移動手段之都市發展、水運都市受到現代化都市建設技術影響之變遷、以街屋型態為主的都市開發與經營，以及長久以來涵養曼谷人的原生水文化之於都市與生活上的變容，對曼谷這個國際都市之形成與發展進行探討。

有別於西化、現代化、都市化等等之研究觀，研究者提供了都市原初環境條件之原生性觀點，並佐以實證。彰顯曼谷都市中所蘊含之水生環境的成長基因，對於理解都市問題、進行都市再生，皆提供了它類思考之論證基礎。其中碰觸到的另一議題是，如何於都市既存之環境景觀與空間實體中，追索發揚過去殘隱於住民心中以及都市中之基底文化？此實為快速變動之當今都市日後將益形困難而刻不容緩的課題。

本研究雖為國際都市再生研究下之曼谷案例，然其所提示的卻是許多國際都市或當代都市之未來議題。對於台灣都市史之研究，本研究其實正提出了長久以來所忽略的面向，後續如何重新看待、理解自己土地上長出的都市？如何

找到各個都市自身的特性？如何擬定兼顧文化自明性之都市發展策略？將是此都市原生性基礎研究所能連結之具體效益。

註釋

- 註 1 : Chao Phraya River, 亦譯「湄南河」。
- 註 2 : Ayutthaya, 1351-1767, 亦譯「大城」。
- 註 3 : 田坂忠治, タイの歴史と文化, 日中出版, 1988。
- 註 4 : 大阪市立大學經濟研究所, 世界の大都市 6 バンコク・クアラルポール・シンガポール・ジャカルタ, 東京大学出版会, 1989, p.218。
- 註 5 : Steve Van Beek, The Chao Phya River in Transition, Oxford University Press, 1995, pp.39-40
- 註 6 : 岩崎美佐子, 農村に支えられた一輪の花, アジアの都市と建築, 鹿島出版會, 1986, p.97。
- 註 7 : Leslie Smith Dow, Anna Leonowens: A Life Beyond The King and I, Pottersfield Press, 1992.
- 註 8 : 田坂敏雄、西澤希久男, バンコク土地所有史序説, 日本評論社, 2003。
- 註 9 : Steve Van Beek, The Chao Phya River in Transition, Oxford University Press, 1995, p.39
- 註 10 : 岩崎美佐子, 農村に支えられた一輪の花, アジアの都市と建築, 鹿島出版會, 1986, p.98。
- 註 11 : 安藤徹哉, 都市に住む知恵 バンコクのショップハウス, 丸善, 1993, p.40。
- 註 12 : Luca Invernizzi Tettoni, THAI STYLE, Asia Books, 1999.

參考文獻

1. Bradley, D.B., 1870, Map of the city of Bangkok, Singapore: Mission Press.
2. Chulaongkorn University, 1991, Ongprakoptangkaipap Krung Ratanakosin, Chulaongkorn University.
3. Crawford, J., 1828, Journal of an Embassy from the Governor-General of India to the Courts of Siam and Cochin-China, London.
4. Frederick Arthur Neale, 1852, Narrative of a Residence in SIAM, London.
5. Smyth, H. Warington, 1898, Five Years In Siam (1891-1896), New York.

6. Sternstein, Larry, 1982, PORTRAIT OF BANGKOK, Bangkok Metropolitan Administration, Bangkok.
7. Leslie Smith Dow, 1992, Anna Leonowens: A Life Beyond The King and I, Pottersfield Press.
8. Luca Invernizzi Tettoni, 1999, THAI STYLE, Asia Books.
9. Monfieur DE LA LAVBERE, 1996, A New Hiftorical Relation of the KINGDOM of SIAM, UMI.
10. Ruthai Chaichongrak, 1975, Ruan Thai deem, Department of Architecture, Silpakorn University.
11. Steve Van Beek, 1995, The Chao Phya River in Transition, Oxford University Press.
12. Steve Van Beek, 1999, Bangkok Then and Now, AB Publications.
13. 藤森照信研究室，バンコク都市調査資料，東京大學生産技術研究所，1999-2003。
14. 村松伸、速水清孝等，2002，バンコクの木造住宅における外部・半外部空間について－タイ・バンコクの都市形成に関する歴史的研究（1782-2001）その4，日本建築学会大会學術講演梗概集。
15. 斎藤優子、陳正哲等，2001，バンコク・バンラック地区の西洋人居留地の変遷について－タイ・バンコクの都市形成に関する歴史的研究（1782-2001）その3，日本建築学会大会學術講演梗概集。
16. 斎藤優子、陳正哲等，2002，バンコクの西洋人居住地の特定街区における民族の街区・住居の変遷－タイ・バンコクの都市形成に関する歴史的研究（1782-2001）その6，日本建築学会大会學術講演梗概集。
17. 陣内秀信、岡本哲志，2002，水辺から都市を読む，法政大學出版局。
18. 田坂敏雄、西澤希久男，2003，バンコク土地所有史序説，日本評論社。
19. 安藤徹哉，1993，都市に住む知恵 バンコクのショッピングハウス，丸善。
20. 友杉孝，1994，バンコク歴史散歩，河出書房新社。
21. 友杉孝，1992，道に残された記憶を求めて，東洋文化 No69。
22. 家永泰光，1969，東南アジアの水，アジア經濟研究。
23. 田坂忠治，1988，タイの歴史と文化，日中出版。
24. 中村茂樹，1999，アジアの水辺空間，鹿島出版会。
25. 北原淳編，1989，東南アジアの社会学，世界思想社。
26. 大阪市立大學經濟研究所，1989，世界の大都市6 バンコク・クアラルポール・シンガポール・ジャカルタ，東京大学出版会。
27. 加藤祐三編，1986，アジアの都市と建築，鹿島出版会。