

郊区古镇与轨道交通的交集

——上海轨交11号线两站点地块综合开发相关规划分析

The Ancient Towns Meet the Rail Transit in Suburbs: A Planning Analysis about the Comprehensive Development of the Site Block in Shanghai Rail Transit Line 11 Nanxiang and Anting Stations

赵 礴 周 俭

文章编号1673-8985 (2016) 04-0103-07 中图分类号TU981 文献标识码A

摘 要 现代轨道交通向上海郊区的延伸与郊区传统古镇产生了一种多元复杂的交集。轨道交通站点周边地块的土地开发规划建设情况较为直接地反映了该交集内文化经济等多方面的协调和共存。以上海轨道交通11号线南翔站和安亭站为例的调查分析表明,上海轨道交通11号线郊区段及其站点区块规划开发情况显著影响了中心城与郊区的空间格局。而郊区空间能否保持稳定则取决于该郊区区域具备的县镇经济基础和历史文化厚度。郊区轨道交通站点地块综合开发有自己的特点和要求,合理的规划能达成郊区新旧区域空间的互补共存。

Abstract There is a multivariate complex intersection between the modern rail transit and the local ancient towns in Shanghai suburb. The condition of the land development planning and construction in the rail transit site surrounding plots directly reflects the coordination and coexistence of economic and culture within the intersection. Taking the research and analysis of Nanxiang and Anting station as an example, the rail transit has significantly influenced the spatial pattern between the city and suburbs. Whether the suburban spaces can maintain stability depends on the background of the economic base and the cultural history in the county towns. The SID in suburbs has its own characteristics and requirements. Reasonable planning of the SID can achieve complementary coexist between new and old districts in suburbs.

关键词 城市规划 | 轨道交通 | TOD | 交通站点地块综合开发 | 郊区 | 古镇

Keywords City plan | Rail transit | TOD | SID | Suburb | Ancient town

作者简介

赵 礴

同济大学建筑与城市规划学院
硕士研究生

周 俭

同济大学建筑与城市规划学院
教授,博士生导师

0 引言

随着上海城市轨道交通向郊区的延伸,现代新型轨道交通与当地传统县乡古镇之间产生了一个多元复合交集。从城市向郊区进行人口和空间转移的角度上看,郊区轨道交通带动的站点地块规划开发,是TOD等“交通引导城市”和大城市“有机疏散”等规划理论在中国大城市郊区的成功规划实践;而站在郊区县乡古镇内在发展逻辑的角度,快速便捷的轨道交通在加强了郊区与中心城区之间联系的同时,其自身的空间景观也感受到了现代大都市的直接影响。

在当下城乡一体化大背景下,现代轨道交通和城市外围郊区城镇之间形成了一个多重性交集。这个交集首先体现在古镇轨道交通站点站房及其周边地块的土地开发规划建设上,并由此参与到重新协调城乡不同地理形态的过程中来。调查表明,目前在上海郊区轨道交通16号线、9号线、10号线、5号线和11号线等郊区延伸段大都有结合轨道交通设施建设所进行的综合土地开发(交通枢纽综合开发, Station Integrated Development, 简称SID)。通过比较,本文选取了轨道交通11号线郊区延伸段嘉定区南翔站和安亭站站点周边地块规

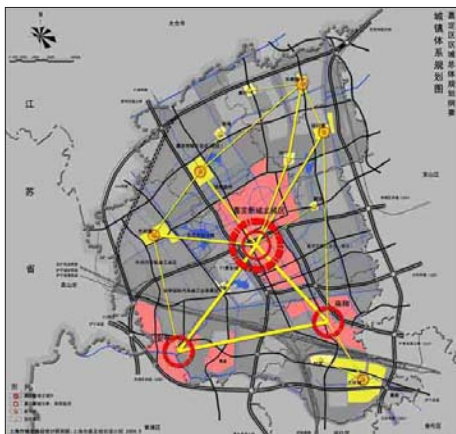


图1 嘉定区城镇体系规划2008

注：下方三角为嘉定新城与其东西两翼：南翔和安亭。

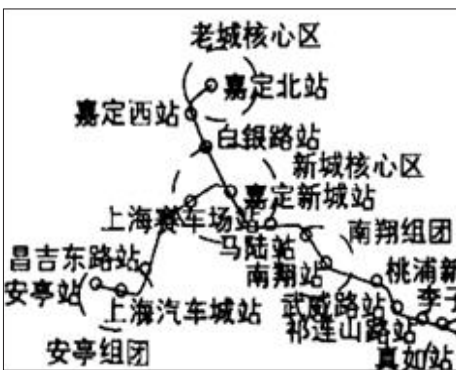


图2 轨道交通11号线北段组团规划^[5]（轨交Y型线路与嘉定城镇分布形态基本吻合）



图3 17号线朱家角站前期规划意象

规划建设情况作为重点调研对象。

在讨论大城市外围城镇的规划建设时，既有的研究大致分为两个层面。其一是以大城市为视角的大地区层面，要点是确立该城市单中心或多中心，进而在其行政区划上建立起层级分明的空间结构；其二是以外围郊区城镇为对象的单体层面，着重于对郊区具体的新城建设实践进行具体的调查分析。前者侧重于理想模型推演、战略指导、政府介入以及政策倾斜

主张^[4]；后者侧重于归纳整理实际的规划建设案例，往往从历史地理文化保护等多方面入手给出反思和建议^[3]。

综合以上方法，本文在研究中将首先在城乡一体化和交通影响城市理论下进行规划分析；其次在讨论这些规划实践的特点时也将考虑到其所处的大城市外围郊区单体层面视角、从属的嘉定区域属性，以及南翔和安亭等传统市镇的发展历程和意义。

1 上海轨道交通11号线郊区延伸段的建设背景

1.1 轨道交通11号线北段与嘉定在上海地区体系规划中的定位

嘉定区位于上海西郊苏州河北岸，1957年并入上海市后逐步纳入到了特大城市的结构体系之中。2010年世博会前后，快速发展的城市轨道交通与城市新的规划调整相结合，有力地促进了上海中心城区和周边郊区的一体化整合。其间，嘉定区内的轨道交通11号线郊区段（系统编号R3线）其线路规划在时间上也正与嘉定区2004—2020年总体规划同步；空间形态上11号线特意采用了Y形线路布局，以适应嘉定的地形和一核三片区总体规划框架^①。如图1所示，“线路将嘉定中心城、安亭汽车城、嘉定老城区和南翔中心镇联系起来，将有力地促进嘉定新城的建设和发展，充分体现了交通影响城市的发展理念^[5]”。

1.2 郊区型轨道交通站点设置

考虑到远郊较长的输送距离，轨道交通11号线选用了当时我国最快的100 km/h的A型车。其次由于造价和生态的原因，线路建设大多采用了高架形式，站点场站用房相应地也设在架空平台之上。这种高架站房出入口的设置很大程度上影响了其后站点区块开发体的交通系统规划和空间形态。

上海轨道交通11号线郊区段的站点设置可归纳为两种情况：一是选在现状县镇人口密集区附近，以兼顾改善当地的交通需求；二

是选择郊区相对空旷的地块，以求站点周边留有足量新城开发储备用地。前一种站点布置明显正处在轨道交通和郊区古镇的交集之中。如南翔、安亭、马陆、嘉定西站和北站等；后一种选址的站点周边土地开发相对具有独立性，表现出一定新城规划性质。如昌吉东路站、光明路站和嘉定新城站，以及专项站点赛车场站等（图2）。

2 轨道交通11号线郊区段站点区块综合开发体规划

2.1 郊区轨道交通站点及其综合开发体概观

轨道交通的技术内涵一定程度上决定了其自身及相关设施的现代属性。同时交通站点所处的当地人文地理环境也有其自身的文化渊源。因此两者间的交集是次生中间体，其属性理应受到两者双重影响。但调查显示，轨道交通设施和周边土地规划建设实际是以开放的现代技术为主流的。这至少有以下几个原因。首先，国内社会主体上仍处在现代化的百年历程中；其次，国内人居环境建设仍处在城市化的过程中，郊区站点及其综合体更像是一个由轨道传递来的中心城镜像；最后，自上而下的强势主导使项目在建设时优先考虑的是沿线纵向的标准化、经济性和建设速度因素等等。

在上海轨道交通向郊区延伸的过程中，一些地方站点也曾做过某种尝试。如轨道交通17号线朱家角站的前期规划意象，就曾考虑到青浦的低地水乡景观和历史风貌保护，通过小尺度、木结构和坡屋顶符号等方法寻求与站点所在当地环境横向协调（图3）。另如新场历史风貌古镇，其相邻的16号线新场站的站点周边土地开发也有这种可能。

2.2 郊区站点综合体的规划

轨道交通郊区站点综合体大多负有接纳人口等城市要素转移的使命。也由于郊区交通相对单一，土地开发大多采取了将快速轨道交通优势发挥到极致的规划策略。另外在郊区还受到耕地红线的严格限制，建设用地紧张。因

注释 ①部分嘉定区规划资料由嘉定区规划局提供。



图4 汽车城站SID商业区内圈的理想形态



图5 汽车城站SID住宅区



图6 南翔站中治祥腾SID项目鸟瞰图



图7 安亭站嘉莒荟项目SID卫星地图

此,催生了一种与站房零距离对接、土地使用上采用集约型高强度土地开发、内部道路系统立体整合,以及空间形态晶体化的郊区型“城市综合体”。

(1) 规模:经统计,轨道交通11号线郊区段站点周边直接开发地块建设面积平均为94.6 hm²,大致可换算成半径为550 m的圆形,或者边长为970 m的正方形。考虑到地块不规则因素站点周边建设范围仍在10 min步行距离以内^[6]。

(2) 布局:在11号线郊区段站点地块,综合体多夹持在轨道交通站房的两侧布置,一如江南小城镇夹河为市的传统,形成一个半闭合社区的类圆形。其中以汽车城站商业服务区形态最为典型(图4,图5)。

表1 南翔站中治祥腾项目、安亭站嘉莒荟项目基本指标

项目名称		
项目名称	上海嘉莒荟城市生活广场	中治祥腾城市广场
开发商	上海嘉莒荟房地产发展有限公司 (香港崇邦集团)	中冶集团二十冶公司 上海祥腾投资有限公司
体量	总建筑面积: 19.5万m ² 其中商业部分6.5万m ²	总建筑面积: 18万m ² 其中商业部分5.2万m ²
楼层	B1-L4	L1-L4
市场定位	中高档跨区域大型城市综合体	南翔“唯一”的大型中高端消费城市综合体
商业性质	Shopping Mall	Shopping Mall
停车位与地铁无缝对接	1110个(其中,商业833个,住宅277个) 是(11号线安亭站)	110个(地上) 是(11号线南翔站)

(3) 分区:轨道交通站点郊区型城市综合体内部空间被大大压缩,土地使用性质带有

集约整合的特点。从内到外仍可大致分为3个圈层:



图8 南翔站、安亭站SID商业服务区

处在核心的是轨交站房及停车场、公交场站等交通换乘系统。

紧依站房的内圈为商业服务区。交通联系上与站房二层出入口多直接采用步行大平台立体连接,配备商业餐饮娱乐服务功能。部分站点另有大型集中商业、高层写字楼及商务酒店设施等。

商业服务区的外圈是居住区域,或者在商业裙房上部设计高层住宅楼。郊区SID的

特点是居住建筑为站点区块开发比例的大部分(表1,图6,图7)。

(4) 商业服务配置:图8中南翔站服务区为郊区的常见形式,其商业服务配置反映了郊区消费的特点:贴近生活,经济实用、兼顾时尚。各层平面配置是:一层为餐饮、零售、服装;二层为餐饮、服装、教育、娱乐;三层为餐饮、娱乐;四层为大型影城。整个综合体形成了一个涵盖衣食住行的小型体系。

2.3 郊区轨交站点SID的特征

与中心城内的轨道交通站点城市综合体相比较,郊区站点周边的综合开发在内容上并无本质上的不同。但在用地性质的侧重上以及与所在郊区环境的关系上,两者仍然存在一定的差异:

(1) 土地利用的侧重。在用地方面, SID距离中心城区越近,其商业属性越强;距离中心城区越远,居住比例越大。郊区型SID中,居住用地往往占据综合体土地开发的较大比例。同时在时间上住宅施工也启动较早,相应地造成开发初期商业配套的滞后,如昌吉东路站等。

(2) 用地边界。城内的综合体与周围环境相容,而郊区的综合体与周边环境相异。地块开发范围的内部和外部理论上应属于城乡二元关系。站点附属开发体理论上被乡村异质空间所包围,在郊野景观上应表现为“SID岛”形式。

(3) 内部交通和内敛属性。高度依附轨道交通站点的郊区综合开发体的内部道路强调与轨道交通的零距离对接,与高架大平台合一。内部空间结构更为密实。很自然地形成了高密度的集约城市综合体。

(4) 站点距离的设置。高密度集约城市综合体具有模块化的适配通用性,使得其既可依附已有镇区设置,也可设在开阔的旷地以开发出相对独立的新城。其中,站点到古镇距离的设置十分重要。南翔和安亭的站点设置情况是,古镇的历史街区和轨道交通站点SID两者呈现为一种若即若离的关系。这种弹性的距离兼顾了古镇居民的出行,也给古镇和轨道交通站点新区各自的发展都留有了余地。轨道交通嘉定西站和北站与嘉定老城的关系也大体相同。

(5) 郊区新建综合体社会形态分析与传统古镇的人文价值。用社会形态方法^[7]分析郊区新建的各类综合开发体,会发现其内部不管功能配套高低,对照成熟社会,郊区型SID这类集约综合开发体仍然明显存在着社会人文类别上的缺环。所欠缺的主要是那些由于各种原因难以满足的代表人类需要高端层次的城市内容^[8]。

很明显,中心城区的某些内容郊区不会

完全具备也不必要。郊区应保护自己的地方特色。正因如此,那些选址时依托传统古镇的站点,其上层人文社会缺环在此可得到侧面的缓和。例如11号线的南翔站和安亭站等,由于站点新建的综合社区可以借用老城的成熟社会配套和历史人文资源,因而其SID更有真实感,更容易为新居民所接受。同时,老城居民在乘坐轨道交通出行之余,也可在站点综合体感受城市前沿的气息。从而使郊区古镇和轨道交通的交集产生出多元互补性。

2.4 郊区轨交站点规划建设中需要研究的问题

通过几年的建成使用,轨道交通郊区型高密度集约城市综合体也显示出了一些不足。从项目本身上说,首先受人口频繁流动和半市场化土地开发模式影响,导致此类居住综合体的社会配套相对不足。其次,纵向运作的规划开发容易导致站点综合体的模式化、商业服务配置的同质化、与中心城区雷同化,以及缺乏与站点当地环境的协调等。

更主要的问题表现在站点周边地块用地范围的维护上。其与所处的郊区农田非建设用地之间理应有明确的边界限定。不然站点地块就会不断向外复制开发,不断向外摊小煎饼。将成为现实中另一种大城市无序膨胀“摊煎饼”现象。

上海一带历史上以田园水乡著称。随着城市化的急速扩张,犬牙交错下的郊区域一乡意象主客关系已经易位。郊区的历史风貌需要政策的保护。对于郊区轨道交通站点地块开发来说,最重要的是防止郊区古镇和轨道交通的交集的失衡,自身乡土文化价值的无谓流失。

2.5 国外成功案例借鉴

(1) 新加坡——快速交通系统引导与公交系统组合

新加坡于20世纪80年代初发展了新城(新镇)结构规划模型,用以指导新镇的发展建设。该模型是一个土地综合利用与道路

网络相结合的综合规划。模型中提出的土地开发与公交系统相结合的思路,对于此后新加坡的城市布局与市镇发展产生了深远的影响。目前新加坡约有20个新城镇沿地铁线分布,并采用以公共交通为导向的发展模式,将住宅、购物中心、公共设施以及露天场所与交通枢纽紧凑地加以结合。这样的布局模式使得有一半的新加坡人居住在地铁站周边1 km的覆盖范围内。一方面通过快速交通体系将城市中心与新市镇有机联系起来,另一方面私人经营的轨道交通干线和公交巴士支线形成有效的组合,造就了目前世界上最完整有效的公交网络之一^[9]。

(2) 哥本哈根——城野相间的手指形态规划

哥本哈根早在1947年提出了著名的“手指形态规划”(图9),要求城市开发沿着几条狭窄的放射形走廊集中进行,走廊间由限制开发的绿楔隔开。发达的轨道交通系统与楔形绿地系统整合在一起,大多数公共建筑和高密度的住宅区集中在轨道交通站点周围,使居民既能够方便的利用轨道交通出行,又能享受良好的郊野生态环境^[10]。

哥本哈根的手指形态规划对当前国内城镇规划土地流转中出现的问题有很大的启示。但相比较其规划价值,更需要关注的是相关部门几十年来对规划的不懈地执行,以及政府一系列配套政策的协同支持。比如哥本哈根的城市开发建设要求所有的开发必须集中在距离轨道交通站点1 km范围内。为保障规划的落地,政府通过公共交通站点用地开发的补贴、建筑密度奖励的杠杆等政策来支持站点周边商业地产的高密度开发,从而间接保护了指间绿地。

(3) 东京——外围自律性都市圈

日本战后东京都的历次规划对同属东亚文化的我们有很多有益的启示。2014年中国小城镇改革发展中心主任等人在访问东京后总结出了诸如“注重发挥大城市周边中小城市的作用”、“轨道交通规划和新城规划相融合”,以及“30 km新城核心圈”等一系列

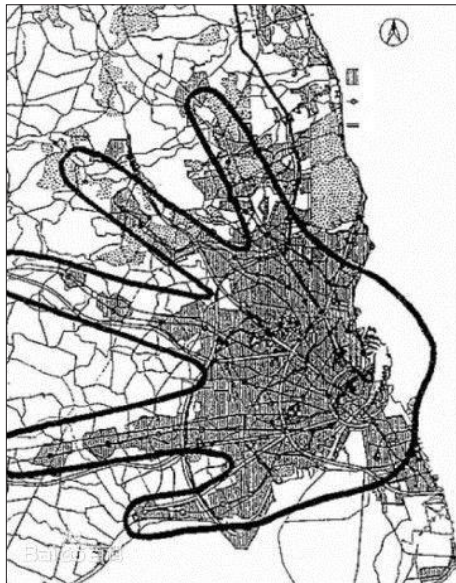


图9 哥本哈根手指状城市战略规划

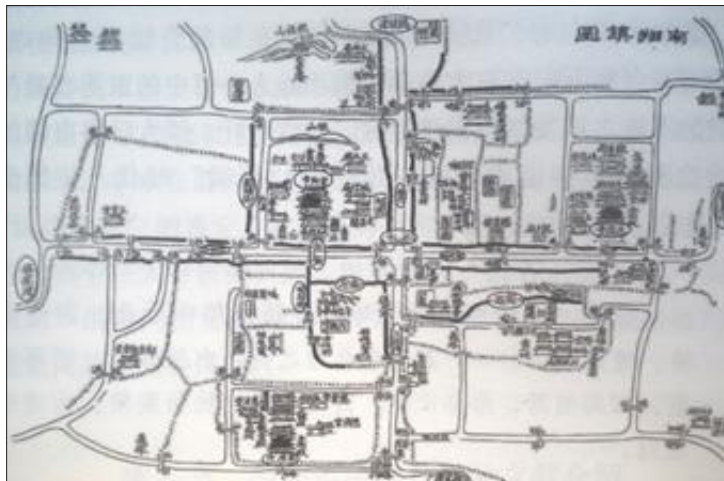


图10 东京新城轨道交通一体化自律性都市圈

实践经验^[11]。

在东京的规划经验中,其“自律性都市圈”的主张强调外围中小城镇自身的自主自律(图10),从而在大城市的空间格局中能够保持与中心城区的空间均衡性和自有经济文化稳定性。这其中既有规模平衡的问题,同时也有保护外围独立性、差异性,放开地方活力的含义^[12]。

历史上国内一些传统城镇也曾有过类似自治自律的例子。如早期嘉定治下的南翔安亭等强镇,大都有过一段因寺成镇或起兴于草市的非建制镇的经历,并表现出了很强的地方开拓活力。大城市外围自律性都市圈可产生一定的离心分量,借此可适当平衡对中心城资源和政策指导的过度依赖。郊区的发展一方面要借鉴外国的经验,一方面也可借

图11 清中叶安亭镇平面图^[15]图12 清中叶南翔镇平面图^[15]

鉴自己的历史。

3 南翔和安亭古镇规划

3.1 从底层视角看地方古镇历史

在江南地区,市镇大多兴盛于自发形成的草市镇^[13]。市镇以下有大量村落作为乡脚;其上有连通国内外的民间商业网络。现代轨道交通与南翔、安亭产生的交集,放在长时段上看,只是历史上古镇历次兴衰变化的续集。其间,地理地貌因素也微妙地影响了地方耕作和商业手工业趋势^[14]。明嘉靖年间,地处冈身而适于植棉的嘉定县借助税赋折银改制,“躬耕之家,仍纺棉织布,抱布易银,以输正赋而买食米”^[15]。一个多方交易的市场体系由此成形。南翔和安亭等地也乘势成为了明清时期闻名的棉花种植和棉布加工销售的专业市镇。

3.2 嘉定区域结构稳定和发展的关系

近代以来,原本依托太湖盆地的水运交通旧体系逐渐为新型交通所取代;大上海的兴起则代表了江南区域内部中心的东移。在这个过程中,地方是否能兼顾本地的稳定和发展,除了上层规划的作用之外,很大程度上将取决于当地历史文化的厚度、居民的自我认同,以及历史传承风貌保护的力度。用施坚雅(G. William Skinner, 1925—2008)的区域中心理论来分析可

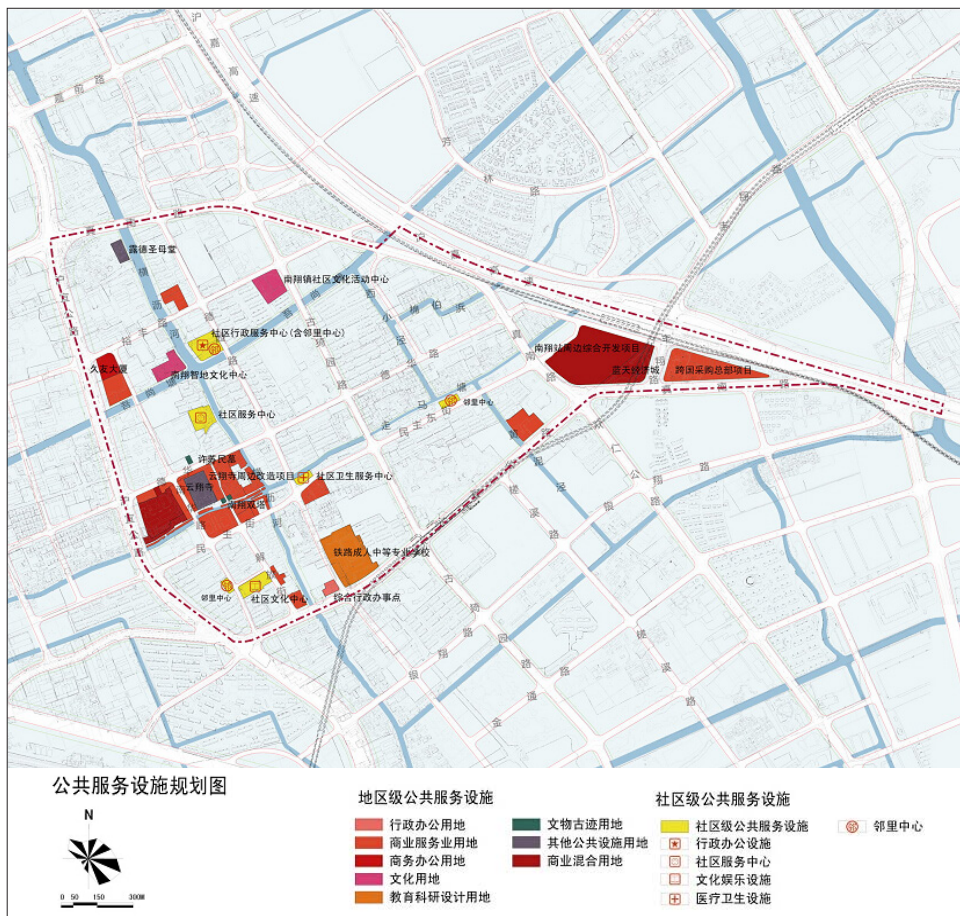


图13 南翔老镇区详细规划(2014)

得出这样一幅图像,即嘉定区域隐约存在一个中长时段的区域文化深层结构,从而使其即便处在强力的外部交通场合中仍能

保持相对稳定(图11-图13)。

在今天的嘉定区总体规划和战略规划中,安亭镇和南翔镇是嘉定区域空间框架

中非常有活力的“两翼”，一东一西支撑着嘉定新城的空间形态。

4 结论

上海的肇始和城市发展,与周边小城镇群之间存在着千丝万缕的联系。从大上海总体结构层面上看,嘉定区南翔和安亭等江南小城镇仍是今天的上海城市整体发展必不可少的基点。对大城市外围郊区城镇层面来说,古镇利用不仅是着力点,还具有承上启下理顺空间秩序和发展脉络的重要作用。

归纳起来,处在轨道交通和郊区古镇交集之中的站点地块开发,其优势有以下3个方面:

其一是良性的项目投资和社会保障的关系。由于有古镇老城区做依托,有一定的人文生活气氛、商业成熟度以及历史传承和知名度,从而在投资和社区氛围形成之间形成了正循环。

其二调查发现,轨道交通不仅拉近了嘉定与中心城区的联系,同时也增强了嘉定区域内部的联系。嘉定老城和依托古镇商业服务设施更加齐全的安亭站和南翔站,吸引了相邻居民借助轨道交通前往,从而成为事实上的准地方中心。

其三是上海的历史风貌保护和小城镇旅游开发起步较早。嘉定地处高乡,历史上当地的人们很早就具有了前现代工商业意识^[16]。在今天,这个郊区老城古镇和轨道交通站点的交集,既保留有向下与村落的传统联系,又有向上与中心城的现代交通;既有古镇老街的历史风貌,又有站点新城的商业时尚。相对来说比较均衡兼容,表现出一种传统和现代的多元共生。

与西方偏重经济地理的区域理论不同,中国的“区域”概念更接近于一种有历史记忆的“人文地理”。南翔和安亭等古镇所处的嘉定区正是这样一个虽经过千年的变迁,但仍保存着自身相对完整性的文化区域。从规划角度来看,中心城区和郊区和而不同,郊区古镇过去和将来都将是其中一个充满活力的重要角色。■

参考文献 References

- [1] 孙斌栋,石巍,宁越敏.上海市多中心城市结构的实证检验与战略思考[J].城市规划学刊,2010(1):58-63.
SUN Bindong, SHI Wei, NING Yuemin. the empirical test and strategic thinking of Shanghai polycentric urban structure[J]. Urban Planning Forum, 2010(1): 58-63.
- [2] 陈秉钊.发展小城镇与城市化的战略思考[J].城市规划,2001,1(2):18-21.
CHEN Bingzhao. Strategic thinking of small towns and urbanization development[J]. City Planning, 2001, 1(2): 18-21.
- [3] 石忆邵.中国新型城镇化与小城镇发展[J].经济地理,2013,33(7):47-52.
SHI Yishao. New-type urbanization and development of small towns in China[J]. Economic Geography, 2013, 33(7): 47-52.
- [4] 寇怀云,周俭.文化空间视角的民族村寨保护规划思考[J].上海城市规划,2014(3):44-49.
KOU Huaiyun, ZHOU Jian. Study of ethnic village conservation planning based on the concept of cultural space[J]. Shanghai Urban Planning Review, 2014(3): 44-49.
- [5] 苗彩霞.上海市轨道交通11号线北段工程总体设计[J].山西建筑,2012,38(21):156-163.
MIAO Caixia. General design of Shanghai rail transit Line 11 North Project[J]. Shanxi Architecture, 2012, 38(21): 156-163.
- [6] 潘海啸,卞硕尉,王蕾.城市外围地区轨道站点周边用地特征与接驳换乘——基于莘庄站、共富新村和九亭站的调查[J].上海城市规划,2014(2):37-42.
PAN Haixiao, BIAN Shuwei, WANG Lei. Study of land use and transferring behavior around rail transit sites in suburban area[J]. Shanghai Urban Planning Review, 2014(2): 37-42.
- [7] 成一农.古代城市形态研究方法新探[M].北京:社会科学文献出版社,2009.
CHENG Yinong. New exploration on the form of ancient city[M]. Beijing: Social Science Literature Press, 2009.
- [8] 沈克宁.建筑类型学与城市形态学[M].北京:中国建筑工业出版社,2010.
SHEN Kening. Architectural typology and urban morphology[M]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2010.
- [9] 苏赫拉布·拉希德,克里斯·格雷,罗涛.环太平洋地区可持续交通发展:美国、新加坡和中国的政策、挑战和案例[J].国际城市规划,2011,26(5):36-41.
Rashid S, Gray C, LUO Tao. Pacific rim sustainable transport development: the United States, Singapore and China policy, challenges and cases[J]. Urban Planning International, 2011, 26(5): 36-41.
- [10] 冯浚,徐康明.哥本哈根TOD模式研究[J].城市交通,2006,4(2):41-46.
FENG Jun, XU Kangming. A study on Copenhagen's Transit-Oriented Development[J]. Urban Transport of China, 2006, 4(2): 41-46.
- [11] 李铁,文辉.东京都市圈发展对我国特大城市发展的启示[EB/OL].(2014-07-11).http://ccud.org.cn/2014-07-11/114328859.html.
LI Tie, WEN Hui. Tokyo metropolitan circle development enlightenment on urban development in our country[EB/OL].(2014-07-11).http://ccud.org.cn/2014-07-11/114328859.html.
- [12] 李继军,王正海.特大城市地区外围城镇规划研究——以京东地区为例[J].城市规划学刊,2013(2):102-108.
LI Jijun, WANG Zhenghai. A research on the outlying towns of mega-city regions[J]. Urban Planning Forum, 2013(2): 102-108.
- [13] 任放.中国市镇的历史研究和方法[M].北京:商务印书馆,2010.
REN Fang. Historical research and methods of Chinese towns[M]. Beijing: The Commercial Press, 2010.
- [14] 谢湜.高乡与低乡——11-16世纪江南区域历史地理研究[M].上海:三联书店,2015.
XIE Shi. High and low country, 11th-16th Century Jiangnan Area Domain historical geography research[M]. Shanghai: Sanlian Bookstore, 2015.
- [15] 吴滔,佐藤仁史.嘉定县事[M].广州:广东人民出版社,2014.
WU Tao, Misaki Sato Hitoshi. The history of Jiading[M]. Guangzhou: Guangdong People's Publishing House, 2014.
- [16] 梁庚尧,刘淑芬.城市与乡村——台湾学者中国史研究丛书[M].北京:中国大百科全书出版社,2005.
LIANG Gengrao, LIU Shufen. City and country: Chinese history books by Taiwan scholars[M]. Beijing: China Encyclopedia Press, 2005.