

## 第三章 台北縣成屋市場分析

蘇啓榮<sup>1</sup> 李健銘<sup>2</sup>

近年來隨著台北都會區捷運路網的延伸，以及北縣公共設施資源的增加，對台北市的民衆而言，台北縣住宅具備更強的替代性。加上這一波的房市榮景，帶動北市房價的上揚，且新增供給以高總價的高端住宅為主；部分民衆在房價負擔增高之下，逐漸向北縣遷移，也因此北縣房市這幾年產生了結構性的改變。

台北縣幅員廣大、人口眾多，總人口數達380餘萬人，與台北市結合之大台北都會區，更是全國工商活動與就業機會最密集的地區，外縣市人口不斷移入，住宅市場規模龐大。尤其近年大眾交通建設更為普及，台北縣市間的時間距離大幅縮短，在台北市住宅市場隨著高價豪宅的熱銷不停攀升的同時，許多負擔能力有限的購屋者選擇到台北縣買房子，延伸的捷運路線及快速道路，讓通勤族願意多花一些車程，轉往台北縣居住，這種「人口外溢」的現象，帶動北縣房市的發展，尤其目前已有捷運通車路線經過的永和、中和、板橋、圭城、新店、淡水等地，成交價格都能穩定地成長。

此外，在2007年台北縣取得「準直轄市」的行政位階，預算支用與公務人員編制的規模，將可比照直轄市規定辦理。如此一來，不僅行政資源與公務人力大幅增加，也將掌握更多的財源預算，能夠擁有更充足的資源來支應地區公共設施，目前規劃與執行中的各項重大工程的興建速度與竣工時程，也很有可能提前達成。地區建設的完備，是房價成長的首要條件，未來台北縣的行政位階提升到與台北市同一等級，民衆心理上在北縣置產及投資的意願將更為穩固，房市交易需求前景普遍看好。除了交通及產業建設的加速，強化北縣房市需求之外。升格的效應，還包含教育、治

<sup>1</sup> 信義房屋不動產企劃研究室經理

<sup>2</sup> 信義房屋不動產企劃研究室研究員

安、社會福利等水準的提升，同樣有助於提升北縣的適居性。

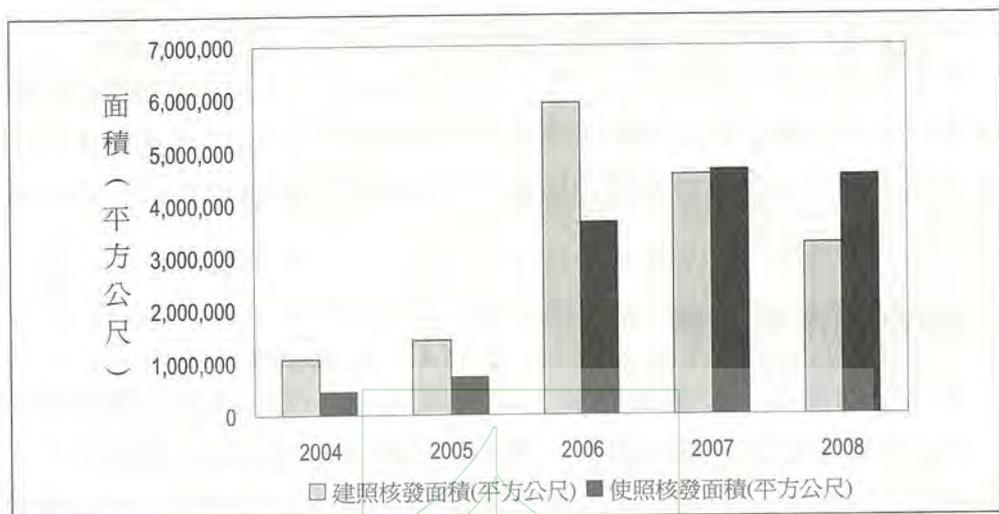
08年北縣房市同樣受到上半年大選行情以及下半年金融海嘯的影響，整個年度呈現先熱後冷的走勢，不過在房市衰頹的下半年市場以中低價位的自住需求為主之際，台北縣也因為平均房屋總價較低的緣故，而仍有相對穩定的市場交易規模。

## 台北縣整體市場分析

台北縣轄區內人口數量眾多，面積廣大，其成屋市場的規模最為龐大，又台北縣市生活圈相互連結，房地產市場波動趨勢亦互為影響，大台北都會區的房價為全台指標，故台北縣成屋市場未來的動向，值得觀察。許多建商這兩年積極佈局台北縣，多起大量體的開發案陸續推出，林口、三峽、新店等地區都有造鎮規模的建案持續在開發中，台北縣未來房市的表現，十分值得期待。

台北縣2008年的住宅建造執照核發樓地板面積為3,246,931平方公尺，較2007年的4,556,097平方公尺減少29%，使照面積自06年達到高峰之後，連續兩年下降。至於08年使照面積為4,536,782平方公尺，相較07年的4,633,010平方公尺僅小幅減少2%。

由以下台北縣近五年住宅建造執照與使用執照核發樓地板面積趨勢圖可明顯看出，台北縣於2006之後到2008之間，釋出了相當大量體的樓地板面積，密集的開發速度，使得北縣部分區域有許多新成屋可供消費者選擇，其中鄰近已通車捷運站的商圈，需求較為穩定，無明顯的餘屋問題。至於外圍的新興重劃區，未來的進駐使用狀況值得觀察。此外，近兩年北縣新推建案也逐漸規劃中高總價產品，除了針對北縣中產以上的購屋客層之外，來自北市的換屋需求，也是開發商注重的客層對象。



資料來源：內政部營建署

圖4-3-1 台北縣近五年建照、使照核發面積

表4-3-1 台北縣近五年建造執照與使用執照核發樓地板面積趨勢表

	2004		2005		2006		2007		2008	
建照	1,071,923	(25%)	1,415,958	(32%)	5,917,658	(318%)	4,556,097	(-23%)	3,246,931	(-29%)
使照	449,657	(-10%)	709,956	(58%)	3,655,186	(415%)	4,633,010	(27%)	4,536,782	(-2%)

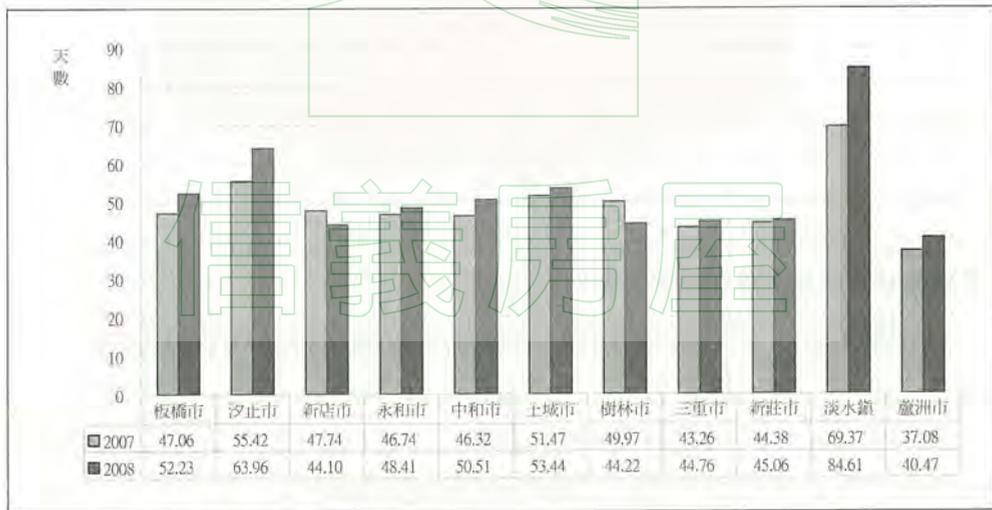
資料來源：內政部營建署

註：括號內數字為相較於前一年度之變動量百分比

2008年台北縣成屋平均總價及單價，均再度創下歷史新高，平均成交單價達到19.2萬，相較07年18.3萬的水準上揚5.1%。單位平均成交總價達到649萬，較07年的610萬上揚6.4%。雖說08年下半年房市反轉盤整，不過台北縣卻因為房價明顯低於北市，加上房價修正速度較快，因此地段較佳或是捷運站周邊的住宅成屋仍有不錯的買氣。這些產品平均單價及總價較高，而拉高北縣的均值。也因此08年北縣房價指標，較07年持續上揚。此外北縣幅員廣闊，城鄉發展差異大，房價增長多集中在鄰近台北市的區域，外圍的鄉鎮市仍有房價落後的情形，區域間的市場熱度差異極大。

在平均流通天數方面，台北縣2008年整體的平均值為51.7天，較2007

拉長3.8天，反應08年整體市場交易量縮的現象。就各鄉鎮(市)的統計資料而言，淡水鎮平均流通天數增幅最大，由2007年的69.4天增加到08年的84.6天。至於較07年天數不增反減的區域，包括新店市以及樹林市。前者有包括捷運及快速道路等交通優勢，可迅速的連結到北市市中心區，擁有穩定的潛在購屋族群。加上區內新成屋眾多，當房市反轉之際，新店的房價也迅速的隨之修正，因此流通天數並沒有隨著整體市場轉變而拉長。至於與板橋相鄰的樹林市，每坪15萬左右即可買到新成屋，比起板橋地區低上許多，在房市不景氣之中反而吸引首購客群的青睞，交易速度反而加快。

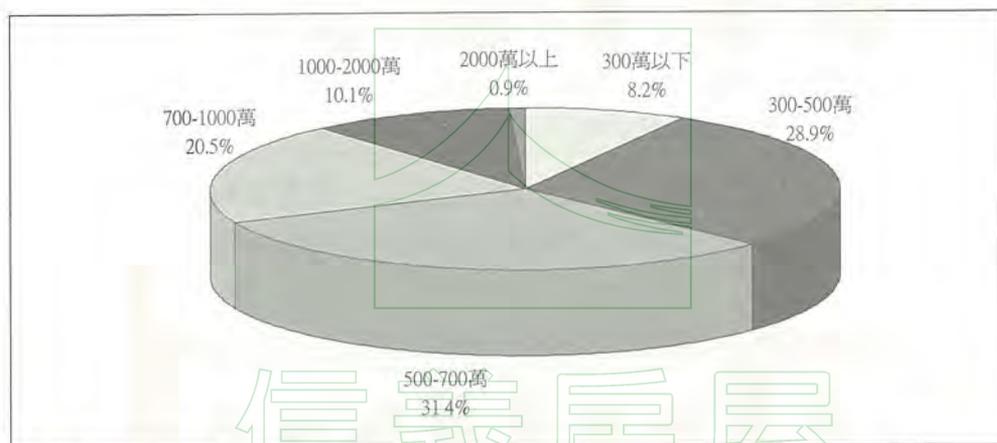


資料來源：信義不動產企劃研究室

圖4-3-2 台北縣各鄉鎮(市)住宅成屋平均流通天數

就成交價格比重的結構來看，500~700萬的產品已經成為北縣的主要成交總價帶，一改過去北縣住宅成屋以300~500萬元為主力產品。至於700~1000萬的中價位產品比重，近五年明顯的增加，由04年的7.7%逐年增加到08年的20.5%。至於1000~2000萬的價位產品，也由04年的3.2%增加到08年的10.1%，而這類中高價位的產品主要集中在板橋、新店、永和等地

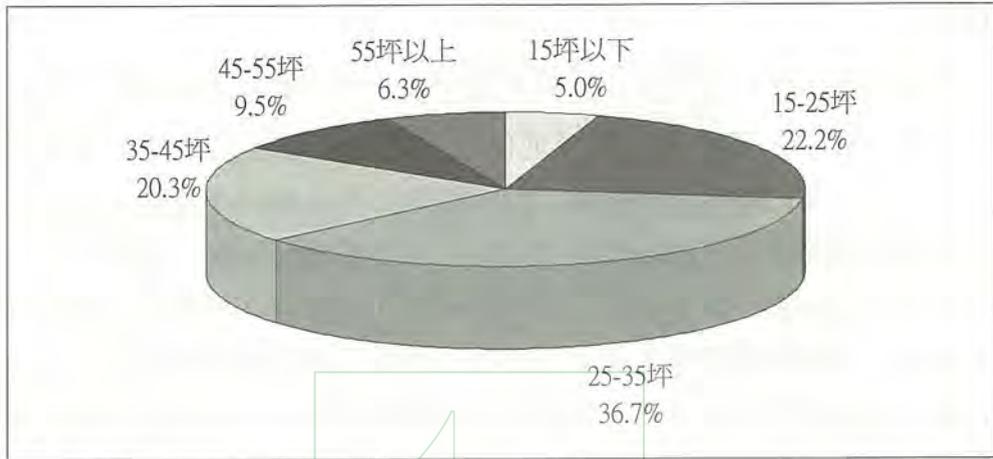
區。就整體成交價格比重的成長趨勢而言，台北縣成屋市場往高價偏移的趨勢已頗為明顯；以500萬元為分界點，近五年總價500萬以下的住宅成屋成交比例持續下滑，2007年成交比重不到一半而為44.6%，08年近一步收斂到37.1%。反之500萬以上的產品比重在08年超過六成而為62.9%。除了表現出平均房價的增長，亦代表購屋者對於台北縣中高總價的產品接受度提高。



資料來源：信義不動產企劃研究室

圖4-3-3 2008年台北縣住宅成屋單位成交價之比例分佈圖

台北縣近五年的成交坪數比重結構上，均以25-35坪大約三房的產品占成屋市場成交比例的最大值，2008所占比重為36.7%；其次為15-25坪，成交比重占22.2%。就市場結構上看來，近五年台北縣購屋者對於房屋面積喜好的變化並不大，不過35~45坪的大三房或四房的產品，交易比重有小幅的增加。由於北市在這一波房市榮景當中，土地價格飆升，開發商將本求利，紛紛推出大面積高總價、高單價的產品，這些高價住宅動輒3、4000萬以上，對於想要四房產品但是預算又沒那麼高的民衆，北縣就成為替代的選擇。



資料來源：信義不動產企劃研究室

圖4-3-4 2008年台北縣住宅成屋單位成交坪數之比例分佈圖

表4-3-2 近五年台北縣住宅成屋成交狀況分析表

年度		2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
單位成交價件數占總成交件數比						
單位成交價	300萬以下	25.0%	17.4%	12.8%	10.6%	8.2%
	300-500萬	45.2%	44.9%	38.6%	34.0%	28.9%
	500-700萬	18.5%	23.2%	27.6%	29.1%	31.4%
	700-1000萬	7.7%	10.8%	13.4%	16.7%	20.5%
	1000-2000萬	3.2%	3.3%	7.1%	8.8%	10.1%
	2000萬以上	0.3%	0.4%	0.6%	0.7%	0.9%
單位平均成交總價(萬元)		459	498	567	610	649
平均單價(萬元/坪)		13.9	15.4	16.9	18.3	19.2
單位成交坪數件數占總成交件數比						
單位成交坪數	15坪以下	5.6%	5.8%	6.7%	7.8%	5.0%
	15-25坪	25.2%	27.0%	24.6%	24.5%	22.2%
	25-35坪	37.2%	38.9%	36.4%	34.6%	36.7%
	35-45坪	18.9%	16.0%	17.3%	18.2%	20.3%
	45-55坪	8.1%	8.0%	8.8%	9.3%	9.5%
	55坪以上	5.0%	4.4%	6.3%	5.7%	6.3%
流通天數(天)		42.4	43.0	43.6	47.9	51.7

資料來源：信義不動產企劃研究室

## 板橋市

板橋古稱枋橋，現為台北縣的首善之區，亦為縣政府所在地，同時也是全台人口最多的縣轄市。板橋地區原為平埔族聚居的地方，自清領初期始有漢人移入，運用大嵙崁溪（現大漢溪）的水源開渠灌溉，逐漸發展成人口匯集的聚落。而使板橋發展到今日地位的重要關鍵，在於日治初期的縱貫鐵路大改線，原本經由大稻埕、新莊、龜崙嶺（今龜山）到桃仔園（今桃園）的鐵路縱貫線，改道枋橋（今板橋）經鶯歌到桃仔園，火車開入板橋，為板橋帶來都市化的基礎，使板橋成為大台北都會區裏發展最迅速的地區，顯見交通條件改善對於都市發展的影響極為深遠。

早期板橋市的都市發展，主要以舊板橋車站（目前為捷運板南線府中站）為中心點向外輻射，商業活動集中在後站的中山路一段、重慶路、館前東路及前站的南門街、府中路等區域。近年來，為配合縣政府及舊板橋車站的遷移，台北縣政府著手整合原公賣局板橋酒廠、台鐵板橋調車場及客車場的土地並重新規劃，成為「新板橋車站特定專用區」（新板特區）。「新板特區」被譽為台北縣的信義計畫區，已經成為北縣房市最搶眼的地段。該特定區是以台北縣政府行政大樓為中心，板橋新火車站位於北側，占地約48公頃，規劃為北縣的政經商業中心，目前已是台鐵、高鐵及捷運三鐵共構的站區，並匯集國道客運、公車等民營大眾運輸系統，成為台北縣最重要的交通轉運樞紐。

捷運路線的延伸亦為板橋市房市交易熱絡的一大主因。已通車的江子翠、新埔站、府中站及亞東醫院站周邊區域，都持續有新的建案推出，價格也是一路上探，新板特區內的預售案甚至喊出一坪50萬元的價格，短期間帶動板橋地區的房價的上揚。雖然同樣受到國際性金融海嘯事件的影響，使得板橋地區房市交易動能急速萎縮，但憑藉著交通條件的優勢，板橋地區自住性的購屋需求仍可維持在一定水位。

在單位成交價格方面，板橋市的住宅平均成交單價在2007年時突破20萬元大關，2008年更持續向上攀升，達22萬元/坪，住宅成交均價更來到

792萬元，逼近800萬元大關，其房價成長的速度已穩居台北縣房市的龍頭，甚至超過台北市萬華區同期的房價水準，代表著板橋市已跨過縣市行政轄區的侷限，正式進入大台北精華地區的競爭市場。

表4-3-3 近五年台北縣板橋市住宅成屋成交狀況分析表

板橋		2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
單位成交價件數占總成交件數比						
單位成交價	300萬以下	25.5%	17.0%	16.4%	8.1%	6.2%
	300-500萬	44.4%	44.2%	37.1%	33.5%	27.0%
	500-700萬	18.4%	21.0%	22.3%	23.9%	25.6%
	700-1000萬	9.0%	13.8%	14.6%	20.9%	20.5%
	1000-2000萬	2.7%	3.6%	8.9%	13.1%	16.8%
	2000萬以上	0.0%	0.3%	0.6%	0.5%	3.9%
單位平均成交總價(萬元)		450	508	575	664	792
平均單價(萬元/坪)		14.7	16.4	18.1	20.7	22.0
單位成交坪數件數占總成交件數比						
單位成交坪數	15坪以下	6.6%	6.4%	10.6%	7.7%	6.2%
	15-25坪	28.2%	30.6%	28.7%	27.7%	24.2%
	25-35坪	36.8%	38.9%	34.3%	35.4%	34.1%
	35-45坪	18.7%	14.2%	13.9%	14.4%	14.8%
	45-55坪	5.8%	7.3%	6.2%	10.0%	9.9%
	55坪以上	3.9%	2.7%	6.2%	4.9%	10.8%
流通天數(天)		32.3	33.5	42.2	47.1	52.2

資料來源：信義不動產企劃研究室

2008年的成交價格比重結構，持續往高價市場區塊偏移，300-500萬住宅產品雖仍為市場主力，帶成交比重已降至三成以下，來到27%，500-700萬元的產品成交比重擴增為25.6%，是近年以來的新高；受到新板特區週邊住宅新成屋釋出及週邊住宅價格上漲的影響，1000萬元以上住宅成交比重大幅躍升，1000-2000萬住宅產品成交比重為16.8%，而2000萬以上住宅更來到3.9%，雖然市占率較小，但較前一年有大幅度的成長。至於700-1000萬元住宅產品比重則與前一年度約略相等，維持在約兩成的位置。

板橋市2008年的單位成交坪數部分，主力市場仍維持在25-35坪的產品，成交比重占34.1%。在小坪數住宅的交易部份，15坪以下住宅產品的

成交比重為6.2%，雖不若06~07年般成交熱絡，但仍與04~05年的水準相去不遠，顯示捷運沿線套房產品的需求已回復至穩定狀態。但值得一提的是，區域內大坪數換屋產品的指名度急速攀升，55坪以上住宅產品在08年的成交比重逾一成，較07年大幅增長超過一倍，顯示隨著區內大坪數住宅推案的完工交屋，區內換屋型住宅產品的選擇性提高，再加上捷運及高鐵通車的效應逐步發酵，越來越多原本居住於市區的家庭開始把目光轉向板橋，成為近幾年板橋房市成長的最大動能。由於板橋市整體成屋市場不論總價或是單價，皆有顯著上揚，在此情形之下，消費者面對高價的支出必定較為謹慎，住宅成屋市場流通天數逐年增加，達52.2天。

## 汐止市

汐止緊鄰台北市東界，隨著北市發展重心逐漸向東偏移，汐止房市也越來越具備發展前景。汐止為早期發展區域，舊汐止市區巷弄道路狹小，環境稍嫌凌亂，生活機能尚佳，區域內亦有大型賣場可供消費選擇。汐止市在地形分布上，區域內多山地與河流，平原與丘陵地相較下較少，影響汐止市的住宅以及人口分佈。汐止市中心公園綠地較少，除了沿基隆河岸區域之外，有不少人居住在山坡地，且大多為大規模人工開發填築，造成汐止市內許多大型山莊別墅林立，產品多元。不過也因為地形限制，過去汐止市在颱風與雨季飽受水患與土石流失之苦，淹水陰霾讓汐止市長期房價表現低迷。

不過隨著2004年底員山子分洪道啓用後，以及經過這幾年來颱風雨季的檢驗下，汐止市逐漸遠離淹水陰霾、擺脫水災之苦，雖然大眾對於汐止淹水疑慮尚未完全消除，不過隨著水患發生間隔的拉長，汐止的房價也漸漸恢復正常。此外，因為汐止地利之便，與北市近年主要發展地區內湖與南港相近，加上中山高與北二高在汐止匯集的交通優勢，因應台鐵都會區捷運化改善工程，在汐止至南港間台鐵增設了汐科站，並於2008年2月啓用，加上興建中的三鐵共構高鐵南港站，預計汐止市將隨著交通網絡的延伸，吸引北市潛在購屋者的移入。

近五年汐止市房價穩定上揚，05~07年平均單價每年約有一成的漲幅，08年隨著房市的修正，漲幅趨緩而為4%。就平均單位成交總價而言，08年

平均住宅成屋成交總價為586萬，在北縣各市鎮中屬於中低水準。而汐止的房價水準，對於工作地點在北市東區的民衆來說，是一個可以輕鬆負擔的區域。

就平均流通天數而言，08年汐止市平均流通天數為64天，較07年的55.4天明顯拉長。在景氣反轉之下，沒有捷運的汐止，買方的指名度顯然落後於有捷運通過的區域。

在成交總價的比重配置方面，2008年汐止市主力成交價位向上攀升一級，以500~700萬為主要成交區間。觀察近幾年的總價區間變動，汐止同樣有右偏的現象。1000萬以上的產品，於08年比重達到8.3%，相較04年的3.6%增幅超過一倍。

在單位成交坪數比重的配置方面，35~55坪的中大坪數產品，08年比重為34.3%，較07年的27.7%明顯增加，大三房或四房產品在汐止具有明顯的需求。至於15坪以下的套房產品，08年比重降到1.9%。在銀行對於套房產品貸款限制解除之前，北縣各區套房成交比重恐將維持低檔。

表4-3-4 近五年台北縣汐止市住宅成屋成交狀況分析表

年度		2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
單位成交價件數占總成交件數比						
單位成交價	300萬以下	27.6%	27.3%	15.6%	11.0%	8.6%
	300-500萬	50.2%	43.6%	43.0%	41.7%	32.0%
	500-700萬	13.3%	16.6%	28.2%	29.0%	36.2%
	700-1000萬	5.0%	8.2%	7.4%	11.8%	14.9%
	1000-2000萬	3.6%	4.1%	5.3%	6.5%	8.3%
	2000萬以上	0.4%	0.3%	0.5%	0.0%	0.0%
單位平均成交總價(萬元)		431	463	522	556	586
平均單價(萬元/坪)		11.2	12.6	14.0	15.6	16.3
單位成交坪數件數占總成交件數比						
單位成交坪數	15坪以下	3.0%	4.6%	3.8%	4.7%	1.9%
	15-25坪	18.9%	23.3%	18.9%	18.4%	18.2%
	25-35坪	36.6%	34.9%	36.8%	40.8%	37.6%
	35-45坪	21.9%	19.0%	22.4%	21.0%	23.5%
	45-55坪	10.6%	9.7%	9.5%	6.7%	10.8%
	55坪以上	9.1%	8.5%	8.7%	8.5%	8.0%
流通天數(天)		55.3	57.0	60.5	55.4	64.0

資料來源：信義不動產企劃研究室

## 新店市

由於地理環境接近北市南區金融商圈，加上捷運、快速道路通車，新店很早就成為北市民眾重要的外移地區，近年來房市表現的活絡程度，在北縣僅次於板橋地區。

台北縣新店市毗鄰 中和市、土城市、三峽鎮、烏來鄉、石碇鄉、台北市文山區，身為台北市的衛星城市之一，亦為台北郊區主要的新興住宅地區，交通建設發達，境內的碧潭是知名的觀光景點。新店市是台灣面積第2大的縣轄市（僅次於臺中縣太平市），也是台北縣面積最大的縣轄市，土地面積120.23平方公里，人口292,693人是台北縣人口中排名第五，人口密度為2434人/平方公里。

由於捷運新店線的開通，現在新店日益繁榮，沿著北新路從台北往南，只要是捷運出口，就必定是商機聚集之處。從新店發展的廠商中最出名者，莫過於創立於新店的裕隆汽車，從搬遷廠房後，在新店設立了裕隆汽車城、商場與住宅區。

而位於新店市西南山區的「台北華城」社區，近年來有許多高價位住宅建設完成，成為新興高級住宅區，獨棟別墅從2000多萬元到上億元都有，享受絕佳視野與有天有地的寬闊，加上嚴密社區保全，成為最新別墅聚落。台北市陽明山獨棟別墅雖然知名度高，但境內有國家公園保護區，開發不易且假日交通易堵塞；相較之下，「華城特區」雖然屬於台北縣新店市，但往來北市便利，加上環河快速道路台北縣側南端工程五重溪段第二標引道通車啓用後，改善新店安坑地區往來台北、中永和地區的交通，讓安坑地區更具備交通可及性。以當前北市企業總部匯聚的信義計畫區而言，從新店華城到計畫區的通車時間，比計畫區到陽明山還短；因此近兩年北市近郊別墅，新店地區的交易規模明顯高於陽明山。

觀察新店市近五年的單位平均成交總價、單價維持強勁的上漲走勢，08年平均成交總價達到798萬，較07年增加5.4%。雖說下半年受景氣盤整影響以致房價下修，但整年度住宅成屋平均單價還是較07年增加6.9%，達到每坪23.1萬的水準。不過新店地區這幾年也是開發商兵家必爭之地，推

案量龐大，因此在新成屋不斷釋出之下，也提升新店市成屋的建物品質，自然也拉高的平均單價水準。此外，就成交總價區間之比重結構而言，近五年新店市中高價住宅比重有顯著的增加，1000萬以上的產品在2004年比重僅為9%，不到一成的占比；08年則達到20.2%超過二成的比重，反應新店市具備發展中高價位住宅的市場。而08年亦有建商瞄準新店高價住宅的商機，推出每戶80坪的大樓產品。

表4-3-5 近五年台北縣新店市住宅成屋成交狀況分析表

年度		2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
單位成交價件數占總成交件數比						
單位成交價	300萬以下	17.6%	14.5%	8.1%	6.0%	4.6%
	300-500萬	39.7%	37.1%	27.8%	26.4%	18.8%
	500-700萬	23.0%	28.6%	29.9%	27.9%	27.9%
	700-1000萬	10.7%	13.5%	18.9%	20.7%	28.6%
	1000-2000萬	7.5%	5.8%	14.0%	16.8%	17.6%
	2000萬以上	1.5%	0.6%	1.4%	2.2%	2.6%
單位平均成交總價(萬元)		570	551	692	757	798
平均單價(萬元/坪)		15.5	17.2	19.1	21.6	23.1
單位成交坪數件數占總成交件數比						
單位成交坪數	15坪以下	5.3%	5.3%	3.3%	9.7%	4.6%
	15-25坪	18.6%	26.3%	20.8%	19.5%	16.4%
	25-35坪	39.1%	40.4%	37.8%	36.1%	43.3%
	35-45坪	20.7%	14.1%	19.5%	16.2%	17.8%
	45-55坪	9.3%	9.3%	9.1%	11.8%	10.1%
	55坪以上	7.1%	4.7%	9.5%	6.7%	7.9%
流通天數(天)		47.4	49.6	44.5	47.7	44.1

資料來源：信義不動產企劃研究室

另觀察單位成交坪數之配比結構，新店市的房市以25到35坪的房地產商品為主力銷售，08年比重達到43.3%，較07年的36.1%增加7.2%。或許受到新店房價明顯上漲的影響，能夠負擔大坪數產品的客層維持在一定的比重。而在流動天數方面，2008年的天數較2007年減少3.6天而為44.1天，顯示在景氣反轉之中，新店市依舊有穩定的買氣。

## 永和市

人口密集的永和市，全區土地利用飽和，近年來少有建商推案，新增供給有限，房價走勢相當穩定。

永和市為全台人口密度最高的區域，以中正橋、福和橋、永福橋、秀朗橋與台北市連結，通勤交通便捷，吸引許多北上就業的外來人口，在本區租屋或購屋，故永和市的成屋市場需求一直以來都很旺盛。密集的土地使用，使居住空間較為擁擠，既有街道巷弄狹小，但因人口數多，需求動能強，加上可供再開發的土地有限，新推建案數量不多，成交價格總能維持在台北縣整體水準的前端。

捷運南勢角線目前在永和市範圍內設有頂溪站及永安市場站，日後本路線將與新莊線及蘆洲線交會，台北縣、市之間的交通將更為便利，尤其是永安市場捷運站周邊區域，尚有四號公園及國立圖書館相伴，生活機能完善，目前公園周邊亦為永和地區房價最高的地段。

在單位成交價格方面，近五年永和市隨著房價走高，平均總價帶隨之右移。尤其700~1000萬的產品比重在08年達到28.7%的新高。至於1000萬以上產品近兩年比重並無明顯變動，主要受到永和新推建案有限，區內中高價的新成屋相對稀少所至。

永和市2008年單位成交坪數之比例結構，與近幾年相似，主要市場落在15~35坪之間的中小型產品。近五年來25~35坪的產品成交數量為全區之首，2008年成交比重達38.8%；其次為15~25坪之產品，成交比重為27.5%。至於2008年的市場流通天數為48.4，較前一年度約增加了1.7天，銷售速度略微放緩。

表4-3-6 近五年台北縣永和市住宅成屋成交狀況分析表

年度		2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
單位成交價件數占總成交件數比						
單位成交價	300萬以下	10.8%	7.5%	5.9%	2.7%	2.6%
	300-500萬	43.9%	34.3%	28.3%	25.1%	18.0%
	500-700萬	26.1%	30.9%	33.7%	35.4%	35.4%
	700-1000萬	13.7%	21.0%	19.0%	20.2%	28.7%
	1000-2000萬	5.5%	6.1%	12.7%	15.8%	15.1%
	2000萬以上	0.0%	0.2%	0.5%	0.8%	0.3%
單位平均成交總價(萬元)		542	602	663	711	729
平均單價(萬元/坪)		16.9	19.0	21.0	22.3	23.5
單位成交坪數件數占總成交件數比						
單位成交坪數	15坪以下	6.5%	6.8%	6.0%	7.2%	5.5%
	15-25坪	27.3%	26.8%	30.9%	27.9%	27.5%
	25-35坪	38.7%	36.4%	37.1%	38.2%	38.8%
	35-45坪	13.9%	18.0%	12.4%	14.8%	17.4%
	45-55坪	8.3%	7.2%	6.7%	6.7%	7.5%
	55坪以上	5.4%	4.9%	7.0%	5.3%	3.2%
流通天數(天)		36.6	36.8	38.9	46.7	48.4

資料來源：信義不動產企劃研究室

## 中和市

捷運的通車，讓早已為北市衛星市鎮的中和，更具備吸引外來購屋客層移入的優勢。而北縣排名第二的人口數量，以及對低價的住宅產品，讓中和房市具備穩定的交易規模。

中和市地理上與永和市接壤，「雙和地區」的互動密切，與台北市的距離也同樣是一橋之隔，亦為北部地區代表性的衛星市鎮。中和市轄區內土地面積約20平方公里，人口數達41.2萬人，人口密度相當高，近年來北二高及快速道路的通車，疏解了本區不少的交通壓力，但對於區域房市影響程度最大的交通建設，仍是捷運系統的興建。中和市目前已通車的捷運南勢角線，設有永安市場站、景安站以及南勢角三站，規劃中的捷運環狀線第一期，預計將於景安站交會後，再往東延伸，隨著捷運路線的擴張，周邊房價也水漲船高，部分捷運共構的建案，將中和房價推升到每坪30萬

以上的歷史紀錄。

早年中和市北邊許多未被利用的工業用地，隨著房市看好，成為台北縣工業住宅開發的密集區域，在2004年左右為工業住宅推案的高峰期，吸引許多購屋預算有限的民衆進場。而密集的人口，也吸引倉儲業在此區發展，包含大潤發、家樂福、特力屋等大型連鎖賣場，及環球購物中心的進駐，都讓中和市的住宅生活機能更完整。

中和市2008年的平均成交單價小幅上揚，首度突破20萬，達到20.1萬元；平均成交總價由2007年的566萬元提高到608萬元。至於平均流通天數則較07年的46.3天增加5.2天，為50.5天。08年上半年的房價上漲以及中和市近年來的大量推案，都是引發買方疑慮的因素，導致流通天數的拉長。

在單位成交價方面，300萬以下的產品，成交比重延續近年來的下滑趨勢，2008年所占比重降至一成以下而為7.4%。向來作為中和主力市場的300-500萬產品，08年比重下滑到30.4%，主力地位由比重33.8%的500~700萬產品所取代。至於700~1000萬以及1000萬以上的產品，08年比重均小幅上揚，顯示中和市的住宅成交總價帶持續右偏。至於高總價產品案例仍舊十分罕見，2000萬以上的產品成交比重連續兩年僅占0.2%。

在單位成交坪數的配置比例上，25~35坪的三房產品依舊是主力，至於35~45坪的中大面積產品，08年比重達19.1%，較07年增加4.3%。結合成交總價指標的變動，反應中和市住宅市場有逐漸向中間偏高端產品發展的趨勢。

表4-3-7 近五年台北縣中和市住宅成屋成交狀況分析表

年度		2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
單位成交價件數占總成交件數比						
單位成交價	300萬以下	25.6%	12.4%	10.0%	10.0%	7.4%
	300-500萬	48.7%	51.1%	41.1%	35.9%	30.4%
	500-700萬	17.5%	24.1%	27.8%	30.6%	33.8%
	700-1000萬	5.9%	9.9%	15.4%	18.2%	21.2%
	1000-2000萬	2.3%	2.0%	5.5%	5.2%	7.0%
	2000萬以上	0.0%	0.6%	0.3%	0.2%	0.2%
單位平均成交總價(萬元)		435	496	557	566	608
平均單價(萬元/坪)		14.2	16.2	17.9	19.0	20.1
單位成交坪數件數占總成交件數比						
單位成交坪數	15坪以下	6.9%	6.3%	7.6%	8.4%	7.0%
	15-25坪	29.4%	32.2%	30.1%	29.6%	27.2%
	25-35坪	40.7%	38.9%	35.6%	35.9%	36.9%
	35-45坪	13.3%	12.2%	15.5%	14.8%	19.1%
	45-55坪	7.0%	7.5%	7.1%	7.9%	7.6%
	55坪以上	2.9%	2.9%	4.2%	3.5%	2.3%
流通天數(天)		39.9	41.3	40.3	46.3	50.5

資料來源：信義不動產企劃研究室

## 土城市

土城市位於台北縣的西南方，東、南部地勢較高，丘陵區坡度約為24%，總面積約占全市的62%，漸向西、北部遞減為平坦地形，為土城市的精華地區，土地面積29.56平方公里，人口238,230人是台北縣人口中排名第六，人口密度為8,060人/平方公里，人口相當聚集。

由於土城與板橋、中和相鄰，近年來，大台北都會區的快速發展與外溢效應，為土城提供穩定的人口成長動力，使得土城在1993年改制為縣轄市。然而長久以來，土城看守所與土城彈藥庫一直是影響土城發展的兩大嫌惡設施，尤其捷運通車後帶動土城的新一波發展，更凸顯看守所及彈藥庫連帶影響土城發展的問題。其中土城看守所位於土城市中心區域，早年周邊皆為稻田，但隨著土城的快速發展，阡陌已車水馬龍，良田已蓋滿高樓，而看守所卻仍屹立不搖，對於都市發展形成阻隔，使得學府商圈與金城商圈難以連結發展；而彈藥庫的設置除了直接造成周邊居民的危險與不

安，更間接造成紅線區的禁建，使得區域內的精華土地難以有效發展。而在2006年年底，位於土城埤塘地區的土城彈藥庫終於將彈藥移除完畢，解除了彈藥庫週邊的禁建管制。原本台北縣政府考量彈藥庫原址隱密，且距板橋地方法院及板橋地檢署車程短，計畫將看守所遷移至彈藥庫原址。然而彈藥庫附近地區因長期禁限建管制，土地多未經開發，自然生態較都市發展地區豐富，當地民衆及生態團體多表達反對看守所遷入立場，雖然目前台北縣政府已決定將看守所遷移彈藥庫原址，但後續爭議仍有待相關單位的協調。

目前已經完成彈藥移置的土城彈藥庫，已存在於土城市金城路旁的埤塘地區近五十年，由於彈藥庫的設置，使得周邊區域自1963年起被劃入「軍事暫緩發展區」，也就是俗稱的「紅線區」，區內各項土地轉移、房屋改建都受到嚴格限制，而1996年時禁建命令到期，但由於區內的細部計畫尚未完成，土地開發依舊受限。隨著禁限建的解除、捷運土城線的通車，以及彈藥庫的遷移，可配合周邊相關的都計規劃來提升整體區域的發展。此外，土城看守所的遷移，不僅可解除土城市中心的發展阻隔，透過看守所用地的重新規劃運用，將可為該區域增添一定面積的公園綠地，提升居民的生活品質，對於周邊房價具備一定程度的推升能力。

近年來在相關政府單位積極打造之下，公共工程及交通建設都陸續完工開闢；環河道路路堤交通改善、北二高貫穿、由板橋線新埔站至土城線永寧站間的土城線也在2006年年中通車，而興建中的北縣特二號快速道路，以及規劃中的捷運三鶯線，亦會加速土城市與其他都市間的交通便利性。此外，頂埔科技園區招商的成功，為土城帶來了400多億的投資、創造了1000多個工作機會；加上近年發展的土城桐花節，吸引大量觀光人潮擁入，以及多處自然景觀公園、休閒廣場的建設完成，使土城市的景觀煥然一新。

觀察土城市近五年住宅價格表現，自2003年起，土城地區住宅平均成交單價持續成長，其中受到捷運土城線在2006年通車的刺激，土城地區住宅單價自前一年（2005年）起呈現較顯著的成長，08年時平均單價來到16.5萬元/坪，已是近年來的新高；但在住宅總價方面，由於區域內中小坪

數住宅成交比重拉升，使得08年的住宅成交總價反較前一年度微幅下修，來到511萬。但以整體來看，土城市的住宅交易價格在近五年內持續維持穩定成長的趨勢。

表4-3-8 近五年台北縣土城市住宅成屋成交狀況分析表

年度		2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
單位成交價件數占總成交件數比						
單位成交價	300萬以下	44.6%	20.2%	12.9%	7.9%	10.1%
	300-500萬	44.6%	54.8%	48.9%	41.3%	48.3%
	500-700萬	8.6%	20.2%	28.3%	31.8%	27.8%
	700-1000萬	2.3%	4.0%	8.2%	16.4%	11.0%
	1000-2000萬	0.0%	0.8%	1.7%	2.7%	2.9%
	2000萬以上	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
平均總價(萬元)		347	420	482	544	511
平均單價(萬元/坪)		11.6	13.5	14.9	15.9	16.5
單位成交坪數件數占總成交件數比						
單位成交坪數	15坪以下	8.5%	4.9%	6.5%	2.1%	2.9%
	15-25坪	31.5%	21.9%	18.3%	18.6%	22.0%
	25-35坪	37.1%	46.6%	47.0%	43.6%	47.9%
	35-45坪	16.9%	18.6%	16.5%	20.2%	17.7%
	45-55坪	4.7%	5.7%	9.1%	10.6%	6.7%
	55坪以上	1.4%	2.4%	2.6%	4.8%	2.9%
流通天數(天)		36.3	32.7	40.7	51.5	53.4

資料來源：信義不動產企劃研究室

若以各坪數區間之配比結構而言，土城市的住宅主力銷售商品仍以300到500萬元間的產品為主，依舊維持在接近五成的水位，但是原本在2007年大幅成長的500~700萬及700~1000萬住宅產品，在08年時成交比重反而修正至06年的水準，分別為27.8%及11%，而2000萬以上高價位產品市場依舊尚未成型。

另觀察單位成交坪數之配比結構，土城市的房市仍以25到35坪的住宅產品為銷售主力，比例占有所有成交件數的47.9%，另外在35坪以上的房地產商品所占比例皆從2004年起小幅增加，但在08年時則明顯下修，回復到06年的水準，顯示土城地區的二至三房住宅產品，在08年時較受到首購族

群的青睞。而在流動天數方面，2008年的天數較2007年增加1.9天，流通天數雖持續拉長，但已有收斂現象，有可能是因為捷運土城線通車效應自07年起略有冷靜的現象，但就整體而言，土城市的住宅市場依舊處於穩定成長的環境中。

## 樹林市

樹林市位於臺北平原之西南部，東隔大漢溪與土城市、板橋市相對，西與鶯歌鎮及桃園縣龜山鄉為鄰，南與三峽鎮接壤，北與新莊市為界。縱貫鐵路穿越其市中心，設有樹林、山佳二火車站，成為鎮民出入之要道。樹林市的土地面積33.13平方公里，人口168,689人是台北縣人口中排名第十，人口密度為5,092人/平方公里。

舊稱風櫃店的樹林市，日治時期行政區劃為台北州海山郡鶯歌街，於1946年時與鶯歌鎮分治，並於1999年改制為縣轄市。樹林市依地緣劃分為樹林、三多、山佳、彭厝及柑園等五個生活圈，其中柑園地區因受到大漢溪的阻隔，生活區域與三峽地區較為接近，目前開發商推案密集的台北大學重劃區，其東半部即屬於樹林市的柑園地區，一般在討論樹林地區房地產市場時，多會將本區予以排除；而行政區域屬板橋市的溪崑地區（包括崑崙、成和、溪北、堂春、溪洲、溪福等六里），行政區雖隸屬板橋市，卻又與板橋市區隔水相望，因屬於樹林都市計劃範圍，且進出交通多仰賴樹林火車站，在生活機能上反倒與樹林市的關聯性較高，因此多被歸類為樹林地區的範圍之內。

位於大漢溪北側的樹林地區，與板橋市中心區僅隔一座浮洲橋，雖然目前尚無捷運線通過，但區內有鐵路穿越，使得居民在通勤上多仰賴台鐵的運輸效能，或是搭乘接駁公車經由浮洲橋前往捷運亞東醫院站轉乘。自從板橋調車場遷移至樹林後，樹林火車站已成為台鐵東線鐵路班次的發車站，往來台北與樹林間的火車班次十分密集，尖峰時段約每五分鐘就有一班車。隨著台鐵北部路段開放使用悠遊卡搭乘後，吸引不少通勤族搭乘火車至板橋或台北車站，再轉往其他地區。

早期樹林市的土地使用在住宅、商業、工業混合使用下，生活品質雜

亂；但在地價上漲的壓力下，許多大型工廠陸續外移，而政府積極規劃工業區的設置，欲將工業區與住宅區劃分開，加上公共設施的改善，生活水準日漸提升。目前尚無捷運系統的樹林地區，未來將有捷運萬大—中和—樹林線通過，規劃中的捷運萬大樹林線，沿途將與土城線及環狀線交會，而終點則與新莊線的迴龍站相連接，藉由捷運樹林線與台鐵的搭配，以及台北縣特二號快速道路的設置，將可有效提升樹林地區的通勤便利性。

表4-3-9 近五年台北縣樹林市住宅成屋成交狀況分析表

年度		2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
單位成交價件數佔總成交件數比						
單位成交價	300萬以下	39.2%	34.9%	32.1%	20.6%	23.1%
	300-500萬	46.2%	46.5%	44.1%	50.0%	47.7%
	500-700萬	12.0%	12.4%	16.7%	19.1%	23.1%
	700-1000萬	1.9%	6.2%	6.0%	7.4%	6.2%
	1000-2000萬	0.6%	0.0%	1.2%	2.9%	0.0%
	2000萬以上	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
平均總價(萬元)		359	381	407	453	439
平均單價(萬元/坪)		10.1	10.9	11.5	11.7	12.2
單位成交坪數件數佔總成交件數比						
單位成交坪數	15坪以下	4.0%	2.5%	1.3%	1.5%	1.5%
	15-25坪	19.7%	18.9%	23.8%	12.3%	15.4%
	25-35坪	34.9%	44.3%	36.3%	35.4%	38.5%
	35-45坪	25.0%	21.3%	21.3%	24.6%	24.6%
	45-55坪	10.5%	5.7%	13.8%	16.9%	15.4%
	55坪以上	5.9%	7.4%	3.8%	9.2%	4.6%
流通天數(天)		53.1	42.5	44.1	50.0	44.2

資料來源：信義不動產企劃研究室

樹林市近五年房價皆維持在一定水準，2008年住宅成屋平均成交總價為439萬元，較07年微幅修正約3個百分點；但住宅平均單價仍小幅增長至12.2萬元，較2007年上升4.3%。反應在總價區間帶的表現上，本區的住宅主力銷售物件仍以300到500萬元的產品為主，占成交比重近半的比例；而隨著區內新住宅物件交易比重的提升，500~700萬物件成交比重首度突破兩成大關，來到23.1%；另一方面，2000萬元以上的房地產商品市場仍然未

出現在樹林市的房市交易中，區域高端產品市場尚未建立。

在單位成交坪數配置比例上，25~35坪的產品仍為樹林市第一主力坪數，成交比重占整體的38.5%；35~45坪產品則以24.6%的比例居次；至於55坪以上的產品近五年來雖有明顯的成長，但在08年時已修正為4.6%。而在流動天數方面，2008年的天數較2007年減少5.8天，來到44.2天，顯示因受到板橋地區住宅價格節節攀升的影響，部分消費者已開始將目光轉向大漢溪北側的樹林市，形成樹林地區住宅市場近幾年來的成長動力。

### 三重市

舊稱三重埔的三重市位於大台北地區之西方，與蘆洲、新莊比鄰，南與板橋市隔大漢溪相望，東與台北市士林區、大同區、萬華區隔淡水河相鄰。清朝康熙年間的一場大地震，造成台北盆地的地層陷落，構成「康熙台北湖」，而當時的三重亦處於康熙台北湖的範圍之中，爾後隨著大嵙崁溪（今大漢溪）與新店溪的匯流，在目前的二重、三重及蘆洲一帶淤積成沙洲，漸漸形成可供開墾的新生地，開始吸引在新莊一帶的漢人移往開墾，沿大嵙崁溪向北開拓，依序形成頭重埔（今頭前地區）、二重埔及三重埔等處聚落。

三重地區在日治時期行政區劃屬台北州新莊郡蘆洲庄，於1947年時與蘆洲分治獨立設鎮，為台北市最主要的衛星城市之一。由於三重地區在清領時期的開發時間較晚，因此直到國民政府接收台灣初期時，區內居民仍多以務農維生。受到工業化發展的趨勢所影響，三重境內的農地逐漸轉型為工廠，再加上透過台北橋、忠孝橋至台北車站只需十分鐘的車程，吸引許多從外縣市移居到台北都會區工作的人口聚居，境內居住許多來自台灣中南部的的外來移民，使得三重成為台北縣境內第一個改制為縣轄市的行政區，也是台北縣人口較密集的行政區域之一。近幾年在綜合體育場與小巨蛋（三重市綜合體育館）的完工下，三重的生活機能確實有很大的進步。

三重市因地狹人稠，早期的道路較為狹小擁擠，尖峰時段常面臨塞車的困擾，故交通混亂與治安都是三重地區最為人詬病的特色，三重市因

為地理位置特殊，是許多衛星都市與台北連結的重要中繼站，近年來因受都市發展的影響，城鄉的距離益形縮減，也因此交通流量及疏散的壓力與日俱增；鄰接各市鎮的三重市交通日漸頻繁。區內的主要交通道路為重新路，貫穿三重全境，是新莊與台北地區來往最重要道路，底下有台北捷運新莊線通過，目前仍在施工中。而受到新莊機廠施工延宕的影響，使得同屬台北捷運橘線的新莊線及蘆洲線完工日期均有所延宕，其中蘆洲線預計在2010年通車，而新莊線將延至2013年通車。捷運的興建無疑是三重市建設的大利多，目前行經三重地區的捷運多在興建中，其中新莊線將由古亭站與中和線相銜接，行經松江辦公商圈，與淡水線於民權東路站交會，在三重市內有台北橋、菜寮與三重站；而蘆洲線將於新莊線大橋國小站後分出，沿三和路進入蘆洲市區，在三重市境內將設置三重國小及三和國中兩站，兩捷運線均採高運量規劃，皆地下化施作；此外，捷運新莊線也將在三重站與桃園機場捷運共構，擔負串連台北車站與新莊、林口及桃園等地通勤人口的任務。

除了捷運建設之外，三重地區更將受惠於興建中的台北縣西區快速路網，其中台64線起於八里，經蘆洲、三重、板橋、中和及新店地區，全線完工後，將串聯北縣西區主要生活圈，大幅縮短各鄉鎮市至台北市區的交通時間，預定於2009年底完工；未來加上捷運完工後，發達的捷運路網將大大改善本區的交通條件，讓三重房市更具吸引力。除了興建中的捷運站周邊之外，和士林僅一橋之隔的重陽重劃區，在近幾年是三重推案的主要地區之一，推案品質都有一定水準，加上街廓整齊、電線電纜地下化等優勢，市場的反應也相當不錯，吸引了許多士林地區的客源，為近年來住宅推案量略有放大的現象。

表4-3-10 近五年台北縣三重市住宅成屋成交狀況分析表

年度		2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
單位成交價件數佔總成交件數比						
單位成交價	300萬以下	24.2%	20.3%	15.5%	22.1%	12.0%
	300-500萬	46.1%	42.1%	39.7%	30.3%	27.5%
	500-700萬	21.4%	28.6%	30.8%	29.2%	32.3%
	700-1000萬	6.7%	7.5%	10.1%	11.5%	20.8%
	1000-2000萬	1.7%	1.0%	3.9%	6.3%	6.9%
	2000萬以上	0.0%	0.5%	0.0%	0.7%	0.5%
單位平均成交總價(萬元)		440	470	507	536	605
平均單價(萬元/坪)		14.1	15.2	16.6	17.9	19.4
單位成交坪數件數佔總成交件數比						
單位成交坪數	15坪以下	8.7%	9.0%	10.6%	16.0%	9.2%
	15-25坪	26.3%	29.0%	27.3%	28.8%	24.9%
	25-35坪	39.0%	39.7%	36.1%	28.4%	38.1%
	35-45坪	17.6%	13.7%	16.2%	14.4%	15.7%
	45-55坪	4.1%	4.9%	6.2%	8.1%	7.6%
	55坪以上	4.3%	3.6%	3.6%	4.3%	4.4%
流通天數(天)		34.9	39.1	33.1	43.3	44.8

資料來源：信義不動產企劃研究室

近五年來，三重地區住宅成交單價成長趨勢，每年均維持著7~10%的增長率，2007年三重市住宅平均單價為17.9萬元/坪，2008年再度上升到19.4萬元/坪，接近20萬元關卡；而在2004~2007年之間，三重地區住宅總價的走勢，均維持每年約30萬元成長幅度，但隨著境內各大新推住宅物件逐漸進入成屋市場，連帶推升三重地區在08年的住宅價格表現，平均總價大幅上揚近70萬元，來到605萬。但2008年的平均流通天數拉長為44.8天，較2007年略為拉長，但仍是台北縣房屋流通較快的地區之一，顯示三重地區在捷運利多下買氣仍有不錯的表現。

依單位成交總價配比結構之資料顯示，2008年三重地區住宅成屋市場的銷售主力，已自300~500萬元產品改為500~700萬的住宅產品，成交比重增為32.3%；而300~500萬元區間成屋產品比重下降為該區成屋市場第二主力。本區300萬以下產品明顯較前一年度下跌，已是近13年來的新低；反倒是700~1000萬元住宅產品的成交比重，在08年明顯放大，同樣也是受到境

內各大新推住宅物件逐漸進入成屋市場的影響。

在成交坪數比重的配比結構上，三重市第一主力坪數產品在07年時曾被15~25坪的兩房住宅所取代，但受到區內推案結構變化所影響，25~35坪中坪數住宅產品於08年時又成爲最受青睞的住宅產品，成交比重來到38.1%；至於15~25坪住宅產品的成交比重則縮減爲24.9%，但仍舊是三重市內的主力銷售物件之一；此外，15坪以下的成屋產品的成交比重反而縮減至9.2%，回復到06年以前的水準，顯示因受到套房產品投資熱潮降溫的影響，小坪數產品在三重市的交易已回到從前的正常水平。

## 新莊市

新莊市位於臺北縣之西邊一隅，座落於大漢溪西北岸，東接三重市，西北鄰五股鄉、泰山鄉，南隔大漢溪和板橋市爲界。新莊市的土地面積僅有19.74平方公里，人口398,317人在臺北縣人口中排名第三，人口密度爲20,180人/平方公里，人口密度相當高。

新莊，意爲新興的街莊，清領初期台北盆地內的「康熙台北湖」形成，而新莊即位於大嵙崁溪（今大漢溪）匯入台北湖的邊緣，構成良好的河港環境。清朝乾隆嘉慶年間，新莊因航運發達，再加上周邊土地肥沃，利於墾拓，因而成爲行旅商賈聚集的農業重鎮，商號糧行林立。但隨著大嵙崁溪及淡水河日漸淤積，原本享有舟楫之利的新莊喪失既有的河港運輸能力，漸顯衰微。但隨著清代縱貫鐵路的興築，鐵路路線自大稻埕起，經台北大橋、三重埔、新莊、龜崙嶺（今龜山）至桃仔園（今桃園）後轉往竹塹（今新竹），讓新莊的發展再顯活力，但於日治初期，因龜崙嶺路段坡度變化較大，使鐵路運輸能量受限，而將大稻埕至桃仔園路段改道枋橋（今板橋）及鶯歌（此即爲目前縱貫鐵路北部段的路線），原線則改建爲縱貫公路（今中正路），失去交通優勢的新莊，發展腳步又慢了下來。

日治時期，新莊的行政區劃爲台北州新莊郡新莊街，範圍包括目前的新莊市及泰山鄉，於1950年與泰山分治。和三重一樣，由於新莊位於台北市區周邊，因而在國民政府接收台灣之後，新莊逐漸成爲台北縣工業發展的重鎮，人口急速成長，並於1980年改制爲縣轄市。也因爲工廠林

立，再加上早年部分地勢低窪的區域（如溫仔圳地區）被劃分為洪水平原管制區，使得早期新莊地區的住宅聚落發展，主要集中在上新莊地區的中正路、新泰路周邊，以及下新莊的後港地區。近年來隨著經濟環境的快速發展，台灣的人力成本節節上升，部分勞力密集性的產業逐漸外移，讓新莊地區的都市景觀面臨轉型的契機。新莊地區的住宅聚落逐漸擴散，包括上新莊的中平路、幸福路周邊，以及下新莊的丹鳳、民安路一帶，漸成為住宅密集分佈的區塊。目前政府正積極推動新莊副都心計劃，並配合頭前工業區的轉型，規劃為頭前重劃區，新莊副都心區內除了設置中央合署辦公大樓之外，更增加公園綠地的設置，以擴增新莊市民休閒遊憩的場所。此外，發展延遲逾四十年的溫仔圳重劃區，現雖已完成土地使用分區的規劃，但仍待政府的推動，若能完成相關區域的開發，將可有效串聯上下新莊的都市發展，對於新莊市未來的發展影響極為深遠。

深受交通建設發展所影響的新莊地區，長久以來，發展速度總較位於大漢溪南側的板橋地區來得慢，但隨著板橋地區各項建設逐步到位之際，政府的眼光開始轉向新莊，未來新莊地區周邊將有「一高二快三捷運」等重大交通建設經過或設站。所謂的「一高二快三捷運」，一高代表中山高，二快指的是台一線中山路高架道路及北縣特二號快速道路，三捷運則是指新莊線、環狀線與機場捷運等。其中捷運新莊線為中和線之延伸，與蘆洲支線、中和線三者合稱為台北捷運橘線，並在古亭站與新店線交會；而沿思源路規劃的北縣環狀捷運線，未來將與桃園機場捷運在五股工業區站交會，並且於頭前庄站與新莊線交會。由於重大交通建設陸續開工，大幅縮短新莊來往台北市及新板特區所需時間，雖然受到新莊機場用地取得的爭議所影響，使得捷運新莊線工程受到延宕，但隨著捷運機場用地的取得，目前新莊線主線工程已經接近完成，預計於2013年初通車，未來從新莊到台北車站將不到10分鐘、到台北東區約20分鐘，若轉乘環狀線至新板特區則只要5分鐘，大大提升新莊地區住宅發展的潛力。

表4-3-11 近五年台北縣新莊市住宅成屋成交狀況分析表

年度		2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
單位成交價件數占總成交件數比						
單位成交價	300萬以下	39.9%	27.2%	21.4%	18.4%	17.3%
	300-500萬	41.7%	50.2%	46.5%	40.1%	37.7%
	500-700萬	14.7%	16.6%	19.7%	25.7%	26.2%
	700-1000萬	3.0%	4.2%	10.4%	11.7%	14.8%
	1000-2000萬	0.6%	1.6%	1.7%	4.1%	3.8%
	2000萬以上	0.0%	0.3%	0.3%	0.0%	0.3%
平均總價(萬元)		372	425	461	500	523
平均單價(萬元/坪)		11.6	12.7	13.5	15.0	15.6
單位成交坪數件數占總成交件數比						
單位成交坪數	15坪以下	2.8%	2.9%	6.2%	5.7%	4.6%
	15-25坪	30.3%	27.9%	23.4%	27.0%	24.8%
	25-35坪	33.3%	38.5%	34.7%	33.0%	34.5%
	35-45坪	21.4%	17.0%	19.6%	21.3%	23.5%
	45-55坪	9.2%	9.6%	11.3%	9.0%	8.9%
	55坪以上	3.1%	4.2%	4.8%	3.9%	3.8%
流通天數(天)		35.7	34.5	40.9	44.4	45.1

資料來源：信義不動產企劃研究室

觀察表4-3-11，新莊市2008年的住宅平均總價較07年微幅成長約4.6%，來到523萬，而平均成交單價也上漲約四個百分點，無論是住宅總價或單價，皆從2003年起持續攀升，屢創新高。就各坪數區間之配比結構而言，新莊市的住宅主力銷售商品以700萬元以下的產品為主，其中以300~500萬住宅物件為最，但同樣受到區內住宅新成屋逐步釋出的影響，自05年起，300~500萬產品成交比重持續減少，而700~1000萬產品持續增加，08年時已來到14.8%。

另觀察單位成交坪數之配比結構，新莊市的房市以15到35坪間的住宅產品為主，占整體交易件數的59.3%。另外在15坪以下的房地產商品在2006年突然增加，旋即在2007年開始向下修正，08年時僅餘4.6%，但仍較05年以前為高，顯示新莊地區套房產品的交易應已收斂至到正常水位。綜合總價區間帶及坪數區間分布，不難發現新莊地區的中價位住宅產品已漸能獲得消費者的青睞。而在流動天數方面，2008年的天數較2007年微幅拉

長0.7天，顯示隨著新莊捷運主線工程的開挖逐漸回填，漸漸降低對新莊區交通的干擾，讓新莊地區的住宅交易漸漸回復穩定成長的狀態。

## 淡水鎮

淡水地區位在台北都會區西北邊緣，素以休閒遊憩聞名，景致優美，區內有許多觀光景點，在捷運線導入人口並串連整個淡水地區下，每逢假日淡水總是充滿前往休憩的人潮，不過因為地理位置與氣候，冬季總是陰雨綿綿，觀光較受到氣候限制，而房市通常也會受到季節的影響。優美的天然景觀與便利的捷運交通是本區的一大特色，過去推出了許多具景觀條件的休閒住宅，成為大台北地區高所得族群假日休閒去處，也因此，住宅是否能觀賞海景是本區消費者較注重的條件，河岸第一排景觀的有無在價格的表現上也有不小的差距，近年來也有住宅以溫泉作為吸引客源的賣點，是淡水住宅市場相當與眾不同的特色。

淡水地區主要發展還是仰賴捷運交通的支持，基本上交易仍以捷運附近為主，而近年來政府所規劃之淡海新市鎮，由於交通建設仍未定案，路線也未確定，在諸多不確定因素下，此區推案情形並未如預期般熱烈，如果在淡水輕軌規劃時程可以確定，且淡北快速道路的環保爭議能獲得共識，進而施設完成，或許可以吸引許多人前往淡海新市鎮購屋，屆時淡海新市鎮與捷運淡水站、紅樹林站等串聯，惟造鎮計畫的成敗仍將繫於交通建設的興建。

表4-3-12 近五年台北縣淡水鎮住宅成屋成交狀況分析表

年度		2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
單位成交價件數占總成交件數比						
單位成交價	300萬以下	13.6%	13.1%	11.4%	7.2%	4.0%
	300-500萬	38.2%	43.4%	30.1%	29.5%	27.1%
	500-700萬	23.6%	22.9%	27.3%	28.9%	28.1%
	700-1000萬	16.8%	13.7%	17.6%	21.7%	23.6%
	1000-2000萬	7.3%	4.6%	10.2%	8.4%	16.6%
	2000萬以上	0.5%	2.3%	3.4%	4.2%	0.5%
單位平均成交總價(萬元)		571	575	700	723	716
平均單價(萬元/坪)		15.8	16.9	18.2	18.5	20.0
單位成交坪數件數占總成交件數比						
單位成交坪數	15坪以下	4.8%	12.7%	12.4%	9.9%	4.0%
	15-25坪	23.0%	27.1%	22.9%	23.6%	26.1%
	25-35坪	19.3%	24.1%	20.0%	19.3%	24.1%
	35-45坪	23.0%	15.1%	15.3%	23.0%	22.6%
	45-55坪	17.1%	13.3%	15.3%	10.6%	10.1%
	55坪以上	12.8%	7.8%	14.1%	13.7%	13.1%
流通天數(天)		68.9	72.5	71.8	69.4	84.6

資料來源：信義不動產企劃研究室

淡水地區自2004年以來單價逐年上升，但受到區域內推案量放大的影響，原本在07年時住宅單價成長腳步已顯停滯現象，但在08年時單價上揚幅度反而再度放大，來到20萬元/坪；但在住宅平均總價部份，08年時已經出現下修的現象，較前一年度減少7萬而來到716萬。平均流通天數拉長至84.6天，和台北縣其他地區相比，08年淡水鎮購買成屋的猶豫期拉長，顯示淡水地區的住宅市場，正受到新推住宅餘屋量放大的影響。

淡水鎮在單位成交總價的比例方面，近年來結構大致相同，仍延續2007年之配比結構，500~700萬元區間的產品成交比重雖減少至28.1%，依舊為淡水地區第一主力市場；300~500萬元區間的產品的成交比重占27.1%，為該區成屋市場的第二主力；而700~1000萬元住宅產品，則小幅增加到23.6%；1000~2000萬產品所占的成交比重較前一年度大幅成長，來到16.6%，反而是原本成交比重仍維持在3~4%之間的2000萬以上住宅產品，在08年時大幅萎縮至0.5%，顯示淡水地區高總價景觀住宅的成交熱

潮，已漸顯衰退。

在單位成交坪數比重的結構方面，15~25坪、25~35坪及35~45坪的住宅成屋產品一向為區內主力產品，08年成交比重分別為26.1%、24.1%及22.6%；受到套房產品成為票房毒藥的影響，過去銷售熱度一度提升的15坪以下產品，近年來成交比重逐步衰退，08年時僅剩下4%，已不負05~06年間的熱度；至於45坪以上的中大坪數產品部分，成交比重的變化並不大，約略維持在兩成五左右。

## 蘆洲市

舊稱鷺州的蘆洲，日治時期與三重市同屬台北州新莊郡鷺州庄的管轄，於1947年時與三重分治獨立設鄉，並在1997年改制為縣轄市。蘆洲市位於台北市的西北方，和三重市接壤，與台北市區僅一河之遙，但蘆洲市與台北市並無橋樑連接，出入須經由三重市的重陽橋。早期蘆洲境內的產業發展以農業為主，開發速度較以工業發展為主的三重為慢，近年來隨著大台北地區的快速發展，蘆洲市逐漸成為台北市重要的衛星城市之一，亦屬北縣人口密集之地。蘆洲地區的主要道路為中山一路，是蘆洲通往三重最主要道路。早期的蘆洲市因地勢低平且缺乏防洪設施，市區容易受到淡水河的潮汐影響，淹水問題導致蘆洲地區房價低迷；不過在二重疏洪道及相關防洪設施完工後，蘆洲市漸漸脫離淹水的惡夢。

近年來蘆洲地區的不動產市場露出一道曙光，即是由於捷運路線通車在即的大利多。蘆洲地區和三重類似，因為開發較早，道路多狹小彎曲，不過近年來蘆洲最重要的基礎建設，莫過於捷運蘆洲線。蘆洲線屬於高運量系統，全線皆為地下化路線，原本僅為捷運新莊線的支線，但受到捷運新莊機廠施作延宕的影響，蘆洲線的通車時間反而早於新莊線，預定於2010年時併同新莊線台北市區段通車。蘆洲線自新莊線大橋國小站分出，通過淡水河後，經過三重，而蘆洲市內設有徐匯中學與三民中學等站，與終點蘆洲站，全長6.4公里，完工後將可改善三重蘆洲長久以來交通壅塞的問題。此外由於三重地區規劃之捷運路網可以和機場捷運等桃園地區做連結，近年蘆洲地區因為捷運通車在即利多，房價已有顯著的成長，預計在

捷運完工之後，生活機能可以更加完善，都市面容也可以有新的局面。和三重地區相同，蘆洲市亦受惠於台64線快速道路，其中蘆洲路段經二重疏洪道堤岸，連接台一線及五股中興路，未來配合捷運新莊線、蘆洲支線及機場捷運的完工啓用，將帶動疏洪道兩側區域的房市。

表4-3-13 近五年台北縣蘆洲市住宅成屋成交狀況分析表

年度		2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
單位成交價件數占總成交件數比						
單位成交價	300萬以下	16.3%	12.3%	3.6%	4.6%	5.3%
	300-500萬	56.2%	58.3%	56.0%	46.3%	25.0%
	500-700萬	20.2%	21.9%	29.5%	28.6%	43.3%
	700-1000萬	7.3%	6.4%	9.0%	18.3%	20.7%
	1000-2000萬	0.0%	1.1%	1.2%	2.3%	5.8%
	2000萬以上	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%
單位平均成交總價(萬元)		441	455	511	544	613
平均單價(萬元/坪)		12.3	13.7	14.6	15.5	16.5
單位成交坪數件數占總成交件數比						
單位成交坪數	15坪以下	0.6%	1.6%	0.6%	0.6%	1.4%
	15-25坪	17.2%	19.3%	12.1%	22.4%	11.5%
	25-35坪	42.0%	46.0%	50.0%	37.4%	31.7%
	35-45坪	25.3%	18.2%	21.7%	27.0%	34.1%
	45-55坪	9.8%	11.2%	13.3%	11.5%	15.4%
	55坪以上	5.2%	3.7%	2.4%	1.2%	5.8%
流通天數(天)		43.9	46.3	30.6	37.1	40.5

資料來源：信義不動產企劃研究室

而蘆洲市區近幾年主要推案可以歸類於幾個重點區域，包含鄰近三重之重陽重劃區段，以及南港子重劃區段，其中南港子重劃區段因為鄰近捷運蘆洲站，區內多為低密度之開發，近年推案量頗多，也都有不錯的反應，但南港子重劃區目前生活機能尚未完全成型，仍須仰賴蘆洲舊商圈的消費供給，房價走勢將有待生活機能的健全而獲得支撐。

在蘆洲市的歷年平均成交總價方面，由於捷運利多，近年來確實有強勁的上漲力道，住宅平均總價自2004年的441萬元起逐年推升，雖然在06~07年間時發展速度略緩，但在08年時又回復以往的成長幅度，已突破

600萬元大關，來到613萬元。至於平均成交單價亦為逐年攀升的狀態，08年時已有每坪16.5萬元的水準。在區域的流通天數部分，2006年是區域景氣最熱絡的時段，而07年小幅拉長到37.1天，08年亦呈現拉長的趨勢，來到40.5天，不過這樣的水準已是台北縣境內較佳的表現，顯示蘆洲市的成屋市場交易活絡且快速。

在區域的成交總價結構方面，可以發現過去都以300萬到500萬的產品為最大宗，往年都有近五成的水準，不過在2008年時總價結構產生明顯的變化，500~700萬住宅物件成交重大幅拉升至近五成，躍居為區內住宅物件的銷售主力；而700萬以上的產品比重也有增加趨勢，700~1000萬的住宅產品比重持續成長，來到20.7%；1000萬以上的產品比重總計也有超過5個百分點，顯示蘆洲中高價房市逐漸成形。在單位成交坪數方面，過去以25到35坪的成屋為主要成交大宗，不過在2008年也有了顯著的改變，35~45坪住宅產品成交比重首度超越25~35坪產品；而25~35坪產品成交比重雖低於35~45坪產品，仍舊佔有超過三成的比重，顯示區內三~四房住宅產品，已漸漸成為區內銷售的主力物件。

信義房屋