

第四章 桃竹地區成屋市場分析

梁仁旭¹ 賴靖雯²

第一節 桃園地區

桃園地區是僅次於台北縣市以外人口數最多之地區，桃園地區依地緣可以區分為北桃園和南桃園，且二者在人口組成方面也有所不同，北桃園包含桃園市、八德市、蘆竹鄉、龜山鄉、大溪鎮與大園鄉，原為閩客各半，近年來隨著都市發展，外來人口移居數量大增，族群藩籬已趨模糊；南桃園以客家族群為主，包含中壢市、平鎮市、楊梅鎮、龍潭鄉、新屋鄉與觀音鄉。過去，南桃園、北桃園區域不動產市場發展各自獨立，中壢市與桃園市分為南、北桃園人口密集重鎮，發展強度大致相同。然而，隨著大台北都會區發展區域的擴張，北桃園因與台北地區接壤，在房價相對低廉、產品選擇多元下，吸引了不少以通勤成本抵換高房價的台北客進住，住宅市場較具發展潛力；而此亦為北桃園近年來人口急遽成長的關鍵因素，連帶使得北桃園地區的住宅交易量與推案量都較南桃園活絡。但近年建商在台北縣林口及三峽地區積極推案，持續攔截台北客，使得北桃的住宅市場陷入超額供給的陰影之中。

桃園縣在廣義上屬於大台北都會區範圍之內，其發展強度受到台北地區相當程度的影響，故對於交通建設的依賴度相當高，亦為桃園地區不動產市場發展的主要關鍵之一。早期桃園市的發展以火車站為中心向外擴張，之後隨著中山高、北二高及國道二號機場支線的完工，桃園市的發展依高速公路路網逐漸外擴張。近年來隨著高鐵及機場捷運等公共建設的規劃，桃園的發展逐漸向北、向西移動，但不變的是交通建設仍是影響桃園地區房地產市場

¹ 中國文化大學土地資源系副教授

² 合美工程股份有限公司 工程師

的主要因素。

桃園地區素有「國門之都」的稱呼，除旅客與商務人士進出的空港台灣桃園國際機場外，高鐵順利通車後台灣全島形成一日生活圈，高鐵桃園站所在的青埔地區，因規劃街廓完整，受到高鐵通車發展效應影響，週邊土地市場交易也備受矚目。桃園地區近年最重要的公共建設莫過於機場捷運，第一階段施工範圍包含以桃園國際機場為起點，往東至台北車站，往南經桃園機場第三航廈站；第二階段規劃與桃園捷運藍線銜接至高鐵車站、中壢市龍岡與八德都市計畫區，全長51.5公里，共設21個車站。預計2013年六月三重至中壢通車，2014年年底通車至台北，規劃行經路線皆為大台北地區的發展潛力地帶。

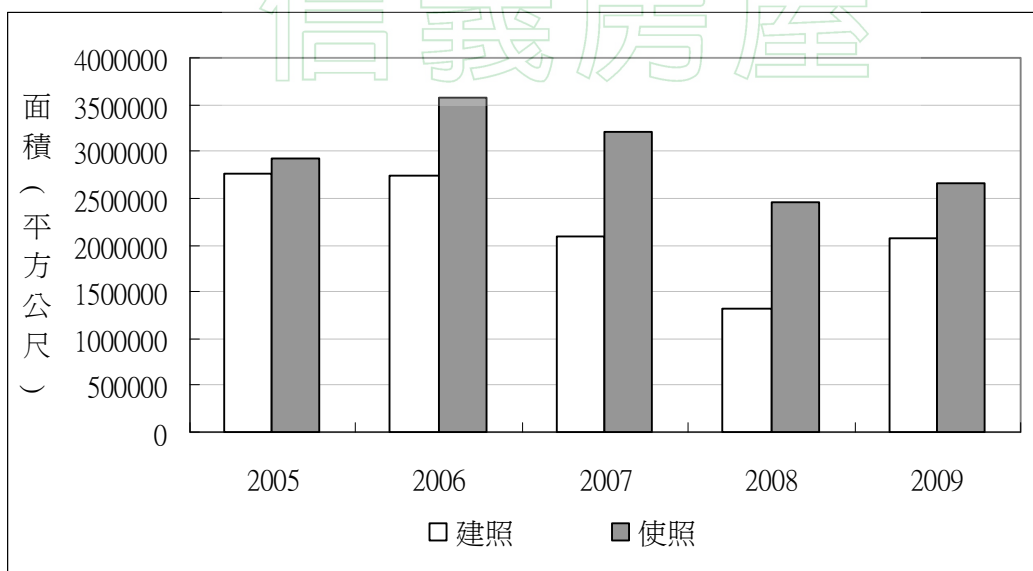
機場捷運規劃目的在做為桃園國際機場及高鐵桃園站的聯外交通系統，現以「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設」案強化桃園及中壢地區之間鐵路運輸效能，以做為串接南北桃園的運輸軸心線，為台鐵捷運化計畫之一。計畫範圍為台北縣鶯歌車站南側鳳鳴平交道至桃園縣中壢車站南側環南路地下道之間的縱貫線路段；其中，鶯歌車站至桃園車站間採三軌，桃園車站以南採二軌，將總長度約15.95公里的鐵路改為高架化路線；可改善桃園都會區都市中心之交通品質，提升桃園地區大眾運輸系統的完整性與可利用度。

產業部分，桃園航空城為近年最具話題性的建設方案，因應未來串聯物流與客運需求，綜合機場服務機能為馬政府『愛台十二建設』項目之一。『國際機場園區發展條例』已於2009年通過，未來桃園航空城將在此條例相關內容的支應下，給予跨國運轉與航空產業領域企業許多優惠；目前規劃有自由貿易港區、機場專用區、航空產業區、經貿展覽園區、生活機能區、濱海遊憩區、精緻農業發展區、機場相容產業區等八大分區，主要座落於桃園國際機場所在的桃園縣大園鄉境內，亦有小部分位於相鄰的蘆竹鄉及中壢市，預計開發面積達6,150公頃。可預見未來桃園地區將有相當大規模開發，當地居民目前並未實質受惠，航空城未來是否能夠造成區域發展結構性轉變，使桃園地區在房價不再仰賴北客南遷，創造自身房市需求拉力，仍待實體建設的完成與招商成效。

一、桃園地區整體市場分析

桃園地區未來的發展與房價支撐力道在於交通建設的興建完成，在機場捷運線與都會地區鐵路捷運化完成後，桃園地區和台北縣市之距離可以拉得更近，也可以分享更多大台北地區房價增值利得。在產業發展方面，桃園已有相當完整的工業區與產業聚落，就業機會豐富；此外，因鄰近台北可吸引無法負擔台北房價的家庭在桃園置產。近年房市以縣府所在之桃園市交易最為熱絡，其中中正特區最具指標性，在2008至2009年均有不錯的成長表現；快速的房價上漲也帶來外溢效應，部分近年價格相對低廉平穩地區亦有買氣上升的情況。然而，桃園地區因北客在北縣已攔截大半的情況下，外部需求其實並不明顯，主要仍依賴區內需求；近年因房市過熱而緊縮的房貸需求，衝擊桃園地區的效應仍待觀察。

05、06年間，桃園地區的建照核發樓地板面積在270萬平方公尺以上，讓桃園地區成為住宅供給放量的區域，連帶影響區域內住宅價格的表現。但自2007年起，建照面積明顯大幅減少，08年時剩131.5萬平方公尺，僅高峰期一半左右，然09年建照核發數量則回至07年之水準。使用執照核准面積部分，06年達57萬平方公尺後逐年遞減，09年則微幅上升至266萬平方公尺。就整體而言，雖然桃園地區近幾年來的住宅供給量一直居高不下，但從建、



資料來源：內政部營建署

圖3-4-1 桃園縣近五年建照、使照核發面積

使照面積的趨勢來看，06年至08年應為修正期；09年大量增加之建照數量，未來是否能適量消化，仍須視未來桃園地區需求力道而定，否則恐將延續過去餘屋過多的房市陰霾。

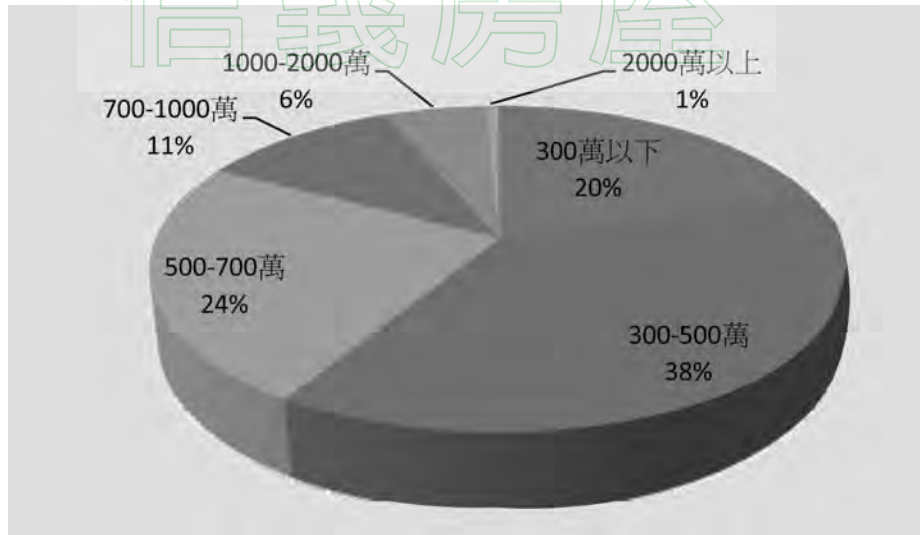
表3-4-1 桃園縣近五年建照、使照核發樓地板面積

	2005		2006		2007		2008		2009	
	面積	變動量	面積	變動量	面積	變動量	面積	變動量	面積	變動量
建照	2,761,695	(-6%)	2,734,450	(-1%)	2,096,829	(-1%)	1,315,022	(-37%)	2,074,362	57.7%
使照	2,925,654	(41%)	3,574,403	(22%)	3,207,843	(-10%)	2,459,237	(-23%)	2660063	8.2%

資料來源：內政部營建署

註：單位:平方公尺，括號內數字為相較於前一年度之變動量百分比

就桃園地區不動產成交總價資料來看，2009年成交產品主要仍為總價500萬以下之不動產，其中300~500萬產品的成交比重占38.10%，為桃園地區市場主力，300萬以下不動產的比重持續下降為20.6%；500~1000萬之間的產品成交比重則呈現增加，較之歷年資料可見桃園地區住宅產品價格往高價端位



資料來源：信義不動產企劃研究室

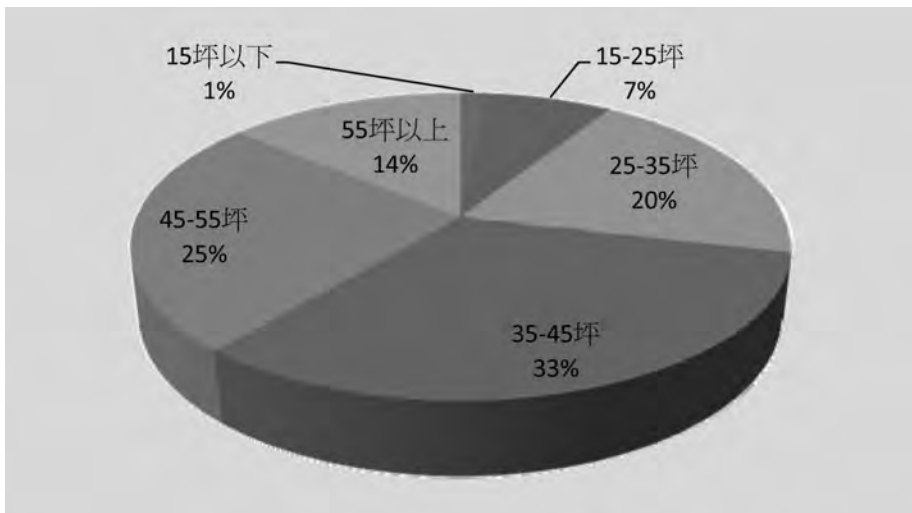
圖3-4-2 2009年桃園縣住宅成屋單位成交價之比例分佈圖

移現象穩定。桃園地區09年平均單價大幅上升為每坪12.9萬元，上升幅度達35%，然而平均總價僅成長6%為522萬元，可能是新成屋供給量大增，且新成屋成交價屢創新高所致，進而帶動整體均價上揚；在流通天數部分，近年則無太大差異，維持在63天左右水準，在北台灣交易熱度尚屬中等。

表3-4-2 近五年桃園地區住宅成屋成交狀況分析表

年度		2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
單位成交價件數占總成交件數比						
單位 成交價	300萬以下	41.8%	36.6%	29.4%	26.0%	20.6%
	300-500萬	36.4%	38.4%	36.5%	34.8%	38.1%
	500-700萬	14.2%	14.2%	20.2%	22.3%	23.8%
	700-1000萬	5.9%	7.7%	8.8%	11.9%	11.0%
	1000-2000萬	1.6%	3.1%	4.6%	4.7%	5.7%
	2000萬以上	0.2%	0.2%	0.5%	0.3%	0.7%
平均總價(萬元)		396	424	467	492	522
平均單價(萬元/坪)		8.4	8.8	9.1	9.5	12.9
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	5.2%	5.7%	3.3%	2.1%	1.5%
	15-25坪	7.3%	10.5%	9.4%	18.2%	7.5%
	25-35坪	25.3%	24.2%	22.7%	23.1%	19.6%
	35-45坪	28.9%	25.8%	27.9%	23.4%	32.7%
	45-55坪	21.4%	20.7%	22.1%	21.4%	24.8%
	55坪以上	11.9%	13.1%	14.6%	11.7%	14.0%
流通天數(天)		58.1	64.5	62.8	63.7	63.5

資料來源：信義不動產企劃研究室



資料來源：信義不動產企劃研究室

圖3-4-3 2009年桃園縣住宅成屋單位成交坪數之比例分佈圖

在住宅產品成交坪數分佈方面，以往桃園地區住宅成交主力為35~45坪的中坪數住宅，與08年相比，成交產品結構明顯向大坪數偏移，35坪以上住宅成交比例近七成，雖然08年15-25坪住宅有相當高比例成交增量，但09年整體結構配比又回復往年情況，25坪以下之小型住宅產品的成交比重整體而言呈萎縮趨勢，大坪數住宅仍為本區主要需求。

桃園市

信義房屋

桃園市為縣府所在地，是全縣政治經濟中心，也是桃園縣內人口最多與人口密度最高的行政區域。在交通方面，早期以西部幹線的桃園火車站為中心向外發展，使桃園市火車站一帶發展成熟且密集。隨著國道二號機場支線及國道三號北部第二高速公路相繼通車，加上既有的國道一號中山高速公路，構成相當完整的國道運輸路網，無論是南來北往，交通都十分便利，有助於台北就業人口之遷入。過去桃園市之產品多銷售給台北客，住宅聚落多集中在各交通節點週邊，如桃園火車站週邊；近幾年住宅推案較為密集的經國路、春日路沿線，主要為國道入口周邊地區。

桃園市推案型態多為成屋銷售，預售比例較低，和大台北地區以預售為主的建築推案型態並不相同。目前桃園市之新推建案多集中在中正藝文

特區、大有路商圈、國際路兩側與龍安地區，以及縣政府週邊等區域，多位於連接市區與高速公路匝道的交通要道上，顯示交通條件在桃園市是購屋一大利基。中正藝文特區位於市區前往南崁交流道及南桃園交流道的交通要衝上，區域生活機能發展已趨成熟，區內規劃有商業區、飯店旅館、商辦空間、休閒娛樂設施、公園綠地等公共設施服務；而多功能藝文展演用地則提供專業表演場地服務，可以期望中正藝文特區將成為桃園市之信義計畫區，而為當地房市的指標區域。

桃園市在平均成交總價部分，09年桃園市上升7.25%來到506萬元，單價走勢亦相當，已有10.2萬元的水準。在交易總價構成部分，09年以300-500萬元為主力商品，佔43.2%，創歷年新高；而300萬元以下產品則逐漸減少至20.9%。另值得關注的是1000-2000萬的產品，歷年來逐漸攀升，09年已有6.6%的水準，顯示往高價傾移的趨勢。桃園地區在產品類型上相對多元化，各種坪數類型不動產都占有相當比例，近年變動亦不大，以35~45坪產

表3-4-3近五年桃園市住宅成屋成交狀況分析表

年度		2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
單位成交價件數占總成交件數比						
單位 成交價	300萬以下	44.1%	35.6%	34.1%	28.4%	20.9%
	300-500萬	37.2%	40.0%	35.9%	35.6%	43.2%
	500-700萬	10.9%	13.5%	18.7%	21.8%	22.6%
	700-1000萬	5.9%	8.2%	7.0%	9.0%	6.1%
	1000-2000萬	2.0%	2.6%	4.1%	4.8%	6.6%
	2000萬以上	0.0%	0.0%	0.3%	0.4%	0.6%
平均總價(萬元)		384	415	441	472	506
平均單價(萬元/坪)		8.4	8.8	9.1	9.5	10.2
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	2.2%	3.4%	2.4%	1.4%	0.3%
	15-25坪	7.3%	8.9%	7.7%	14.2%	4.7%
	25-35坪	23.1%	22.3%	23.5%	21.5%	15.8%
	35-45坪	33.9%	29.6%	29.2%	28.0%	37.7%
	45-55坪	20.9%	23.7%	23.5%	21.8%	27.2%
	55坪以上	12.7%	12.0%	13.8%	13.2%	14.2%
流通天數(天)		55.4	69	58.4	65.5	64.2

資料來源：信義不動產企劃研究室

品為需求主力，比重在08年為28%，09年突破至37.7%。至於45坪以上的大坪數產品，09年有超過40%的比例。在成交價格方面，以往桃園市區1000萬以上住宅成交比例均未突破2%，但從2006年起開始明顯擴增，2009年更來到7.2%，由此可知桃園市1000萬以上的產品逐漸在市場上嶄露頭角，顯示桃園市對中高價位成屋的需求日漸提升，桃園市對住屋可負擔的能力增加。08年受到景氣急速轉折的影響，桃園市區流通天數明顯較前一年度拉長，09年景氣雖略有回升，但流通天數僅小降至64.2天。

八德市

八德市在地理上緊鄰桃園市，雖然是桃園地區面積最小的行政區域，但人口數量在北桃園僅次於桃園市，係北桃園第二大城。因桃園市近年人口逐漸飽和，八德市在位置與生活品質的可替代性上，間接吸引不少人口移入本區。

八德市的產業以工商業活動為主，拜桃園內環線行經與大湳交流道設置之賜，八德市的基礎交通建設面良好，在桃園市房價攀高的情況下，交通同樣方便的八德市具有相對低價的優勢。近年值得注意的是東勇重劃區，產品型態以透天住宅為主，街廓完整且接近桃園市區，值得持續注意。不過八德市和桃園市相同，受制於台北縣三峽與林口地區攔截了多數北客入住，這對地理位置上相對偏南的八德市更加不利。

因桃園市區單價逐漸高升，八德市因地利之便間接受惠，部分需求在09年逐漸往八德市遷移，使八德市在09年房市有不錯的成交表現。八德地區近年主要房市議題包含配合而擴大之都市計畫，捷運路線規劃貫穿八德、桃園市區，其中八德車站並規劃為藍綠二縣交會站，且與台北捷運三鶯線形成環狀線，可改善八德地區聯外能力。此外，廣豐舊廠區的開發已完成變更，因位於最熱鬧的大湳商圈，該開發計畫頗受看好，未來開發推案值得關注。八德地區的交通建設規劃，目前變數仍多，因此雖有消息但價格實質上升程度並未如消息面樂觀，近年房價變動頗大。

綜觀八德市近年的成屋銷售總價分布，多維持在400萬元上下，09年受惠於整體房市表現提高至480萬元，回到近2007年水準。單價部分，09年小幅上升為7.4萬元/坪。在成交總價比重分布上，仍以300萬到500萬的產品為區域主力，來到47.2%。至於千萬以上高價住宅產品09年約有5%的市場占比。

坪數分配方面，三至四房的住宅產品是本地市場主流，35坪以上住宅占全市成交比例之七成，08年15~25坪中小坪數住宅雖成交比重大幅上揚，應為短期波動現象；09年15坪以下的套房產品再度無成交案例。09年八德市流通天數下降為78.7天，略回到07年之水準。

表3-4-4 近五年八德市住宅成屋成交狀況分析表

年度		2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
單位成交價件數占總成交件數比						
單位 成交價	300萬以下	33.3%	23.2%	19.4%	32.2%	24.5%
	300-500萬	26.4%	50.0%	41.9%	44.1%	47.2%
	500-700萬	34.7%	23.2%	25.8%	20.3%	17.0%
	700-1000萬	4.2%	1.8%	8.1%	3.4%	5.7%
	1000-2000萬	1.4%	0.0%	4.8%	0.0%	3.8%
	2000萬以上	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	1.9%
平均總價(萬元)		433	436	494	393	480
平均單價(萬元/坪)		6.6	7.2	6.7	6.9	7.4
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	0.0%	0.0%	0.0%	1.7%	0.0%
	15-25坪	0.0%	5.6%	4.6%	47.5%	4.5%
	25-35坪	44.4%	33.3%	18.2%	23.7%	22.7%
	35-45坪	22.2%	33.3%	18.2%	11.9%	31.8%
	45-55坪	25.9%	27.8%	54.6%	11.9%	27.3%
	55坪以上	7.4%	0.0%	4.6%	3.4%	13.6%
流通天數(天)		59.6	59	74.4	85.3	78.7

資料來源：信義不動產企劃研究室

蘆竹鄉南崁地區

蘆竹鄉位處桃園縣最北端，臨近桃園國際機場並與大園鄉為界，南連桃園市，北接台北縣林口鄉。蘆竹鄉因南崁地區在桃園縣交通地理位置的重要性，成為南北銜接必經之地，如中山高速公路的南崁交流道、國道二號機場支線的大竹交流道，以及連結中山高及機場支線的機場系統交流道等，使蘆竹鄉

成為國際航空客、貨運往來之要衝與國道路網的交通樞紐。

除了國道路網外，機場捷運系統的興建亦為重要交通話題。桃園國際機場聯外捷運系統自台北車站經三重、五股、新莊、林口，並經蘆竹鄉境內之山鼻、坑口兩站後，抵達桃園國際機場；機場捷運並向南銜接高鐵青埔站區與中壢市。目前試辦客運業務的鐵路桃林支線，設置長興站於蘆竹鄉境內，南祥站行政區雖屬龜山鄉但鄰近蘆竹鄉南崁地區；待機場捷運通車後，區域內居民可藉由桃林鐵路線長興站，前往鄰近的捷運機場線山鼻站轉乘，交通便利性將大幅提升。

根據人口調查統計，蘆竹鄉是桃園縣近年來人口成長最快速的地方，主要原因在於廠商的進駐與交通建設陸續完成通車，使龜山、蘆竹等衛星城鎮產生大量社會增加人口。上南崁地區為蘆竹鄉內推案量最大之區域，產

表3-4-5 近五年蘆竹鄉住宅成屋成交狀況分析表

年度		2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
單位成交價件數占總成交件數比						
單位 成交價	300萬以下	37.3%	42.6%	22.5%	19.0%	18.3%
	300-500萬	40.0%	33.0%	43.9%	40.0%	44.4%
	500-700萬	16.0%	13.8%	18.4%	24.0%	15.9%
	700-1000萬	6.7%	5.3%	11.2%	11.0%	15.1%
	1000-2000萬	0.0%	5.3%	3.1%	5.0%	5.6%
	2000萬以上	0.0%	0.0%	1.0%	1.0%	0.8%
平均總價(萬元)		377	439	496	540	539
平均單價(萬元/坪)		9.6	9.8	9.6	10.8	10.8
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	20.8%	12.1%	3.5%	4.0%	4.3%
	15-25坪	5.6%	15.4%	6.9%	11.0%	8.5%
	25-35坪	16.7%	17.6%	18.4%	19.0%	16.2%
	35-45坪	18.1%	18.7%	28.7%	22.0%	28.2%
	45-55坪	27.8%	16.5%	17.2%	24.0%	22.2%
	55坪以上	11.1%	19.8%	25.3%	20.0%	20.5%
流通天數(天)		58.84	61.07	81.55	66.5	68.1

資料來源：信義不動產企劃研究室

品型態以住宅大樓為主，多為成屋銷售，因地理位置極佳可以吸引北客南下購屋，尤以近期台北地區高價推擠效應下，蘆竹地區都因此受惠於北客的移入；此外，桃園市價格的攀升，連帶亦使蘆竹地區交易頗為熱絡。

蘆竹鄉鄰近南崁交流道，駕車前往台北市區僅需半小時，吸引了更多家戶入住。蘆竹鄉以低總價的產品較受青睞，五百萬以下產品占成交總數的半數以上，而500萬到1000萬以內的則有三成的占有率。平均成交總價方面，近兩年價格持平達540萬，仍已高於桃園及八德兩縣轄市；2009年區域住宅平均成交單價仍維持在每坪10.8萬元的關卡。

成交產品坪數部分，近年來南崁地區住宅物件坪數分布有往上位移的趨勢，2009年35-45坪住宅成為區內成交主力，25坪以下住宅成交比重則呈遞減趨勢。南崁地區新推住宅建案，多以三房以上產品為主，連帶使得二手物件成交坪數近年來也隨之放大。在流通天數部分，2007年時猶豫期超過80天，而在08年時流通天數反而縮短到66.5天，顯示在公路及軌道運輸條件持續改善的影響下，相對強化了南崁地區對於自住需求消費者的吸引力，09年流通天數小幅拉長至68.1天，略高於桃園地區平均值。

第二節 新竹地區

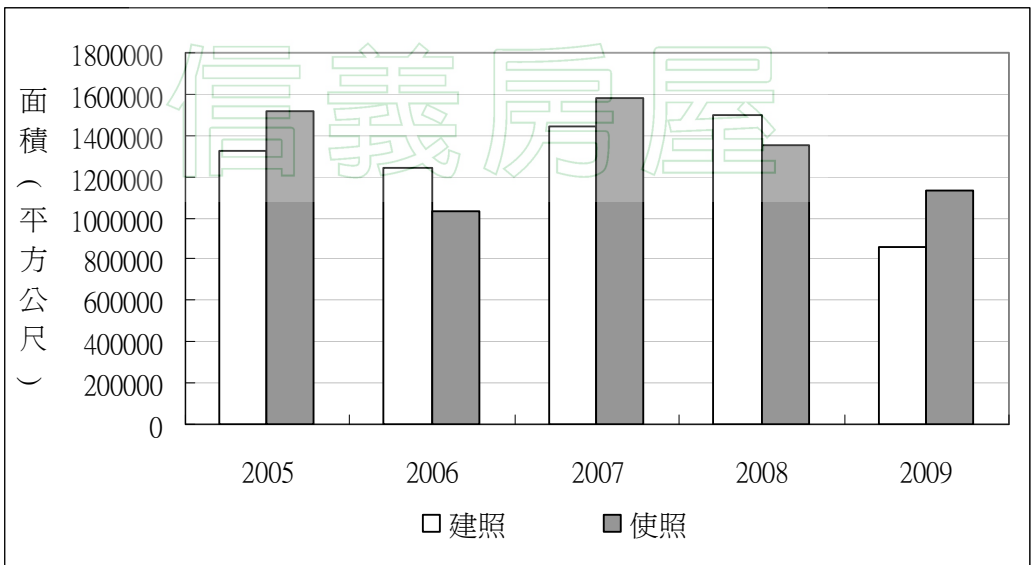
新竹地區以客家族群為主，如台灣大多數城市般，早期發展以新竹火車站西側的竹塹舊城為中心開展，工商活動多集中在火車站前商圈。隨著中山高速公路通車、清交兩校在台復校，以及新竹科學園區的設置，都市聚落開始往鐵路東側發展，逐漸延伸到高速公路與鐵路之間的區域。近年來，隨著北部第二高速公路及台68線竹東南寮快速道路的相繼通車，快速路網逐漸成形，使得新竹地區公路運輸的重要性逐漸高於鐵路運輸。

新竹地區不動產市場較為活絡的區域為新竹市與竹北市，兩地迅速發展的原因都在於新竹科學園區所帶來的人口增加與住屋需求。在交通建設方面，新竹縣鄰近台北地區與桃園國際機場，高鐵通車後，六家車站附近用地因完整坵塊規畫設計，使得地價相對水漲船高。竹科近四百家高科技廠商進駐，是全球半導體製造業最密集的地方，也是北台灣的科技中心；員工約12萬人，人口乘數效果帶動新竹整體發展。此外，位於高鐵新竹車站特定區東側的生物醫學園區，是臺灣首座結合大學、醫院、醫研中心、研發型生醫產

業的生技聚落，將進行癌症等研究開發，為新竹重點培植產業。由於新竹地區人力素質高，間接使得新竹地區的平均教育水準提高；另產業因人力需求也引進大量外籍勞工，使新竹地區呈現多元文化的互相融合；區域內消費能力亦高，新竹地區的房地產市場有大部分客層來自於竹科員工。

一、新竹地區整體市場分析

在新竹科學園區尚未設置之前，新竹地區的住宅聚落多以竹塹舊城及鐵路兩側發展，但自1980年新竹科學園區設置之後，新竹地區的住宅聚落發展產生相當大的改變，住宅發展區域開始轉向中山高速公路新竹交流道週邊及光復路沿線發展。在新竹科學園區發展初期，竹科從業人員多半會在園區週邊選擇住所；近年來因追求生活品質且市區用地飽和，在地理位置上開始發散至北端的竹北及東側的竹東地區。過去占地利之便，竹科人購屋仍以新竹市推案為首選，但在東西向快速道路通車、經國大橋完工，以及高鐵六家車站等交通建設地完成，竹北市已逐漸成為新竹地區住宅推案的重點地區，推案量始終為新竹之冠。



資料來源：內政部營建署

圖3-4-4 新竹縣市近五年建照、使照核發面積

表3-4-6 新竹縣市近五年建照、使照核發樓地板面積

	2005		2006	
建照	1,329,253	(-15%)	1,245,002	(-6%)
使照	1,520,620	(66%)	1,029,620	(-32%)

	2007		2008		2009	
建照	1,440,520	(16%)	1,495,929	(4%)	859,643	(-43%)
使照	1,580,397	(53%)	1,356,355	(-14%)	1,134,893	(-16%)

資料來源：內政部營建署

註：單位:平方公尺，括號內數字為相較於前一年度之變動量百分比

新竹市的建照與使照核發面積，2005~2008四年間整體而言呈高而穩定的情況，然而09年建照核發數量銳減創下新低，僅剩86萬平方公尺，下跌幅度達43%；使照則下挫達16%。推究其原因可能是金融海嘯後，竹科新貴受裁員與無薪假波及，於09年第一季影響程度最大，每日幾乎達二萬人放無薪假，總計園區內十萬人受到波及，佔園區廠商員工數之八成；至四月各生產線逐漸復工，結束無薪假措施。因此，金融風暴對新竹地區的衝擊在2009年顯得較為明顯，而異於其他地區。

新竹市

隨著高科技產業的擴張，使新竹市在台灣扮演著特殊的角色；科學園區的設立，與新竹市的發展息息相關，也帶動新竹都會區產業轉型及北部鐵路縱貫線產業發展的成型。新竹市另一特點是知名的大學城，形成人文薈萃的國際性都市。在不動產市場方面，新竹市區過去以火車站周邊為發展重鎮，發展密度最高，多為大樓類型產品；此外，因清大、交大等知名學府學生住宿需求，大學城周邊不動產投資市場也有相當水準。竹科新貴過去在區位選擇上以鄰近竹科之地區為首選，如青草湖一帶的高級獨棟透天住宅等，其主要客層為竹科中高階主管。近幾年，新竹市區的新推住宅建案已漸往新竹與竹東交界的關埔重劃區、以及公道五路兩側的區域蔓延，反映出新竹房市在產品及區域的市場區隔，惟主要仍以竹科之需求為基礎。

在成交總價比例上，300萬以下產品比重總體呈現逐漸萎縮現象，09年降至14%，300到500萬的產品歷來為成交主力產品，09年成交比例微幅回升為35%；700~1000萬住宅產品維持08年的水準來到16.3%，而1000萬元以上的住宅已連續三年維持在8%的水準，住宅總價區間帶呈現向上端移動的現象，致使平均總價及單價都延續上漲趨勢。08年下半年的全球性金融海嘯事件的影響，嚴重削弱竹科從業人員的購屋能力與意願；不過在風暴逐漸平息後，竹科的發展能量應可提供一定程度的住宅需求，使未來可持續走穩。

在成交產品類型方面，歷年均以35坪到45坪為主力產品，25坪以下產品逐漸萎縮；而45坪以上產品則有顯著的上升，其成交比重已達37.1%。流通天數在08年大幅拉長13天後，09年又再度拉長8天，而為64.8天，顯示在景氣衝擊下，買方拉長考量猶豫時間，呈現較保守的趨勢。

表3-4-7 近五年新竹市住宅成屋成交狀況分析表

年度		2005年	2006年	2007年	2008年	2009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%	22.2%	19.9%	21.9%	14.0%
	300-500萬	39.8%	35.5%	40.7%	30.8%	35.0%
	500-700萬	22.8%	24.7%	22.9%	23.0%	25.7%
	700-1000萬	9.0%	13.0%	8.5%	16.8%	16.3%
	1000-2000萬	2.8%	3.5%	8.0%	7.3%	8.7%
	2000萬以上	0.6%	4.1%	0.0%	0.3%	0.2%
平均總價(萬元)		469	516	515	554	579
平均單價(萬元/坪)		10.2	11.1	11.6	12.3	12.7
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	5.8%	5.3%	3.4%	3.9%	3.4%
	15-25坪	6.5%	9.0%	10.8%	12.9%	7.4%
	25-35坪	23.4%	19.0%	25.2%	23.5%	20.1%
	35-45坪	36.0%	39.7%	36.0%	31.1%	31.9%
	45-45坪	19.2%	16.7%	16.0%	18.2%	22.5%
	55坪以上	9.2%	10.3%	8.6%	10.4%	14.6%
流通天數(天)		46.9	50.1	45.1	58.4	64.8

資料來源：信義不動產企劃研究室

竹北市

竹北市是西部沿海的行政區之一，也是新竹縣政府所在地；地近新竹科學園區，區內各項交通建設亦相當完整，如國道一號竹北交流道、高鐵新竹車站及台鐵既有的竹北車站。此外尚有政府重點培植的生醫園區，以及大專院校與研究機構的進駐計畫，成為近年來竹北市的發展動能，人口成長快速。

竹北市是近年來急速發展的新興城市，市內有相當多的重劃區陸續開發。由於重劃區完整發展、用地取得容易，且都市景觀整齊劃一，利於房市發展；縣政特區為現階段竹北房市的重點發展區。此外，近年來因為高速鐵路的通車啟用，以及經國大橋的完工通車，將竹科人居住活動範圍帶往竹北市；特別是經國大橋的完工通車，有效縮短竹北與新竹科學園區的交通距離，紓解了中山高速公路新竹至竹北段的交通負荷量，同時也讓新竹地區發展重心逐漸北移與東移。

產業方面，高鐵場站附近整體規劃的生物醫學園區，是近年來新竹縣政府重點發展項目。台灣知識經濟旗艦園區特定區計畫案，其都市計畫案以高鐵新竹車站為中心，整合地區高科技產業並且銜接產業網絡，以吸引高科技人才進入；基地範圍廣達446公頃，包含生物醫學園區、展覽中心與科學園區化的大學城，未來交通大學竹北校區將規劃為育成研發園區，在順利發展成功下，未來可以為竹北市創造數萬個就業機會。

近年竹北市推案數驚人，特別是高鐵特區與台科大竹北分部的重劃區一帶最多，區域推案性質以預售為主，過去投資比重偏高，但歷經金融風暴後略有下降。以成交價位區分來看，過去竹北地區住宅物件仍以700萬以下產品為主力，但隨著大量新推住宅建案的進入市場，2005年以後，住宅產品總價區塊已有往上移動趨勢。2008年時主要的總價區塊已平均分散至500~700萬、700~100萬及1000~2000萬等產品；其中1000~2000萬產品自2004年以來以急速的速度成長，09年比重較08年略有下滑，亦達25%。此外，對於竹北地區市場的看好，使本區始終具有相當大的推案量，但因為產品結構的改變，09年平均成交總價微幅下滑至833萬，成交單價則無太大變動，為13.7萬/坪。

在單位成交坪數方面，本區消費者明顯偏好中高坪數的產品，與過去相比，55坪以上產品成交比重已成長至34.7%，為歷年新高；而35坪以下的產

品類型逐漸萎縮，至09年僅剩12.4%。然而在金融風暴衝擊下，竹北市09年流通天數一反08年的縮短，再度拉長至72.4天，印證了購屋投資比重下滑與消費者的保守心態。

表3-4-8 近五年竹北市住宅成屋成交狀況分析表

年度		2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
單位成交價件數占總成交件數比						
成交總價	300萬以下	10.1%	7.4%	5.4%	4.9%	5.2%
	300-500萬	15.2%	24.8%	16.1%	13.8%	12.9%
	500-700萬	36.2%	32.2%	31.7%	28.5%	29.1%
	700-1000萬	28.3%	20.1%	22.4%	21.5%	26.9%
	1000-2000萬	9.4%	14.8%	22.0%	29.3%	24.6%
	2000萬以上	0.7%	0.7%	2.4%	2.0%	1.3%
平均總價(萬元)		672	705	801	847	833
平均單價(萬元/坪)		11.5	12.5	13.0	13.8	13.7
單位成交坪數件數占總成交件數比						
坪數	15坪以下	6.1%	4.5%	2.6%	2.4%	2.5%
	15-25坪	4.1%	4.5%	3.3%	10.2%	3.3%
	25-35坪	6.1%	8.0%	3.9%	16.7%	6.6%
	35-45坪	29.6%	33.0%	24.0%	24.8%	25.6%
	45-55坪	31.6%	24.1%	35.7%	18.7%	27.3%
	55坪以上	22.5%	25.9%	30.5%	27.2%	34.7%
流通天數(天)		53	63.9	64.2	58.4	72.4