

新北市政府 109 年度自行研究報告

帶狀交通運輸對地價發展影響—— 以機捷(新莊泰山林口)為例

研究機關：新北市新莊地政事務所

研究人員：簡鈺菁

研究期程：109 年 1 月 1 日至 109 年 9 月 30 日

新北市政府 109 年度自行研究成果摘要表

計 畫 名 稱	帶狀交通運輸對地價發展影響—以機捷(新莊泰山林口)為例
期 程	自 109 年 1 月 1 日至 109 年 9 月 30 日
經 費	運用本所現有人力及設備辦理。
緣 起 與 目 的	重大交通建設往往能為地方發展帶來新契機，聯外網絡的形成，完善的交通建設是地區發展的重要條件，故可說可及性是影響房價重要因素之一，而機場捷運線為橫跨三個行政區且建設期長達 10 年的交通建設，針對從施工到通車營運不同時期對於沿線房價之差異影響，助於更完整瞭解交通建設對房價的確切影響，如何掌握趨勢並作為地價訂定，是地價人員必須面對的重要問題，亦為本文之研究目的。
方 法 與 過 程	先藉由文獻分析蒐集有關評論交通建設之文獻及研究報告，歸納整理出不動產市場的特性及影響價格變動之因素，再來是交通建設對房地產價格之影響，及大眾運輸對於都市發展之關係，藉以蒐集整理樣本資料，進而從時間軸、總體環境面向及個體市場進行描述性統計分析探討房價影響效益，以作為評估機場捷運對於房價影響程度。
研究發現及建議	機場捷運線由於建設工期長，資料顯示在通車前的房地產漲幅與機場捷運通車較無關聯，僅於通車前一年對於周邊地區房地產價格較有微漲現象，主要受到短期預期心理，但在正式通車營運之後房地產反而無預期上漲趨勢，反而易受到政策面向及整體經濟環境影響。新興的整體開發區，需待交通、重大建設及產業等一一到位後，地區市場才能穩定發展，目前機場捷運線泰山區場站周邊為正在開發的塹仔圳重劃區，該區係在整體開發區中難得有交通先行到位的開發區，其都市規劃的發展、總體環境面及交通之間交互的影響，是地價人員掌握後續不動產市場發展重要的因素。
備 註	

目錄

第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機與目的.....	1
第二節 研究方法與流程.....	2
第二章 文獻回顧.....	3
第一節 不動產市場特性及價格變動之因素.....	3
第二節 交通建設對不動產價格之影響.....	4
第三節 大眾運輸與都市發展之關係.....	5
第三章 資料來源與分析方法.....	6
第一節 資料來源.....	6
第二節 分析方法.....	6
第四章 資料分析.....	7
第一節 以總體環境面向分析對不動產市場之影響.....	7
第二節 不同時期對不動產市場之分析.....	7
第三節 個別因素之分析.....	12
第五章 結論與建議.....	18
第一節 結論.....	18
第二節 建議.....	19
參考文獻.....	20

圖目錄

圖 1 各場站機捷通車前後交易量趨勢圖	7
圖 2 各場站機捷通車前後平均單價趨勢圖	8
圖 3 新莊區機場捷運場站周邊建使照數量圖	8
圖 4 泰山區機場捷運場站周邊建使照數量圖	9
圖 5 林口區機場捷運場站周邊建使照數量圖	9
圖 6 新北市住宅價格季指數趨勢圖	11
圖 7 信義房屋指數大台北地區歷年走勢圖	11
圖 8 A3 站通車前後價量圖.....	13
圖 9 A4 站通車前後價量圖.....	14
圖 10 A5 站通車前後價量圖.....	15
圖 11 A6 站通車前後價量圖.....	16
圖 12 A9 站通車前後價量圖.....	17

表目錄

表 1 A3 站通車前後熱門交易類型表.....	12
表 2 A4 站通車前後熱門交易類型表.....	13
表 3 A5 站通車前後熱門交易類型表.....	14
表 4 A6 站通車前後熱門交易類型表.....	15
表 5 A9 站通車前後熱門交易類型表.....	16

第一章 緒論

第一節 研究動機與目的

重大交通建設往往能為地方發展帶來新契機，聯外網絡的形成，完善的交通建設是地區發展的重要條件，故可說可及性是影響房價重要因素之一，隨著交通系統的改善，都市規模沿著運輸軌道發展，成為新型態的生活圈，而桃園機場捷運是一條橫跨臺北市、新北市、桃園市的捷運線，為臺灣第一個以提供機場聯外交通為主要目的之捷運線，除了帶動來返國際機場與臺北都會區的人潮，同時也兼具一般捷運的通勤功能，為臺北市、新北市和桃園市的居民提供互通往來的交通方式。

大眾交通運輸系統的興建與通車前後，在房地產相關研究中，因具備直接提升沿線地區交通可及性與間接聚集民眾與看見商機的方便性，進而帶動地區經濟發展的潛力，並帶動民眾活動距離的延伸，強化土地開發使用，機場捷運線從正式動工年至通車年，工程建設期長達十年，因此觀察機場捷運對沿線地價之影響，應不僅從橫斷面之空間資料分析，更應考量縱斷面之時間資料來評估，針對從施工到通車營運不同時期對於沿線房價之差異影響，助於更完整瞭解交通建設對房價的確切影響，而機場捷運線場站設立在本所轄區更橫跨新莊、泰山及林口，本文蒐集自 101 年以來實價登錄資料就大環境政策面、不同時期及個體因素等分析，以瞭解機場捷運開通對新莊、泰山及林口周邊整體房地產價格的影響，如何掌握趨勢並作為地價訂定，是地價人員必須面對的重要問題，亦為本文之研究動機。

根據上述動機，本研究之目的有以下三點：

- 一、分析機場捷運之通車對新莊、泰山及林口捷運站周邊房地產價格之影響。
- 二、分析上述影響在不同時期之差異。
- 三、分析新莊、泰山及林口機場捷運站周邊房地產價格對不同可及性影響之差異。

第二節 研究方法與流程

本文係以機場捷運線行經新莊、泰山、林口場站為研究範圍，新莊區設有新北產業園區站(A3 站)、新莊副都心站(A4 站)，泰山區設有泰山站(A5)、泰山貴和站(A6 站)，林口區設有林口站(A9 站)，並提出以下研究方法與流程，以進行研究。

- 一、文獻回顧法；首先採用文獻回顧法，以國內學者研究交通建設對房地產價格影響之相關文獻，並依其樣本資料特性、分析方法與事實論證等項目，進行歸納整理，據以確認研究之方向，並考量研究範圍之地區特性而加以修正。
- 二、資料收集與分析：蒐集自 101 年以來實價登錄資料樣本並加以整理分類，排除異常誤之資料，進行資料數據的統計分析與圖表呈現。
- 三、樣本分析：從上述數據統計分析中進行事實上的探討與分析，再配合各種統計量方法比較結果，提出研究後結論與建議。

第二章 文獻回顧

從文獻資料的相關探討中，分析歸納出不動產市場的特性及影響價格變動之因素，再來是交通建設對房地產價格之影響，大眾運輸對於都市發展之關係，藉以蒐集整理樣本資料，進而考量不同方法與模式探討房價影響效益，再選定適當的方式作為評估機場捷運對於房價影響效益。

第一節 不動產市場特性及價格變動之因素

一、不動產市場特性

李元拓(2009)提出房地產屬於耐久財，還兼具昂貴性、消費性與投資性、異質性、供需彈性小、空間僵固性及不可分割性等特點，且房地產市場並非完全競爭市場因此使得房地產市場具有許多異於其他產品市場的特性。房地產價格的影響牽涉眾多的影響因素，一般而言，房地產價格受兩種市場影響：

- (一)總體市場或稱大環境面向：指影響層面較廣大深遠的，像政治、經濟、文化、社會等，同時也會影響到個體市場。
- (二)個體市場或小環境面向；是針對個案與其鄰里市場，以其品質、數量、產品類型、價格、鄰近公共設施及特殊條件等相關之影響因素。

花敬群和張金鶚(1999)提出，整體市場規模是以個別次市場規模加總而來，並非整體市場規模固定，再分配到個別之次市場中。由於住宅具有空間僵固性，因此各住宅空間次市場具有不同的區位條件、行政區特性、發展狀況、土地使用規範管制與公共建設投資等，造成各住宅空間次市場的價格水準與供需條件的改變。

二、不動產價格變動之因素

陳明吉(1986)歸納房地產供給之價格影響因素包含，住宅需求量、土地價格、營建成本、可運用資金、投機壟斷、行政因素及公共投資改良等因素；而影響需求價格之因素則包含，住宅供給量、所得、利率、游資、人口、預期心理、行政因素及投機因素等。其中關於供給價格之影響因素中，土地價格為供給者負擔最重之成本。由於土地受到先天上的限制視為無法增加的資源，加上人為因素的刺激如土地的投機壟斷，行政因素如容積獎勵的實施，亦使地價趨勢看漲。因此供給者在成本的推動之下，住宅的供給價格長期來看會越來越向上揚昇。

第二節 交通建設對不動產價格之影響

一、大眾交通系統便利性對不動產價格之正向影響

從李育坤(1988)證實捷運系統可縮短沿線地區的時間距離，提升交通便利性進而增加土地利用價值，地價也因此迅速上漲，此外越接近捷運車站地區的上漲幅度越大。

許侶馨(1989)也利用特徵價格理論得知興建捷運系統除了可提高地區的可及性之外，捷運系統對地區的正負面衝擊皆會反映在地價上且引進捷運系統後將使地區可及性提高，而造成地價上漲。

另張冊蒼(2012)自實際調查顯示交通方便性增加，該區域房價上漲幅度越大，故交通便利程度與房價呈現正相關，另外認為捷運對房價的影響優勢有其四點：

- (一)都市市區與郊區連結性大幅提高，捷運的開通將讓交通具有網路效果，提升生活品質，開通後更會影響房地產價格。
- (二)城市腹地因捷運規劃路線而擴大，透過捷運路網延伸而整合生活圈。
- (三)近捷運沿線之住宅為最大選擇誘因，皆因可縮短通勤時間。
- (四)捷運有助於發展在地觀光，此外捷運系統對普羅大眾選擇居住場所所有其正向關係。

二、以時間面向觀察交通系統對房價之影響

李元拓(2009)交通建設改變運輸網路結構並提高通過地區之可及性，進一步改變沿線之房地產價格。換言之，研究交通建設對於房地產價格之影響若僅從通車前後之比較差異，無法探討交通建設對房價影響較為精準之時期，惟有長時間之觀察，透過建立不同觀察時期方能完整探討地區可及性改變與房地產價格之關聯。

陳忠廉(2013)之研究實證結果顯示，捷運通車前後對房地產價格有正向影響，因交通時間縮短，增加其便利性，並提高了房地產的區位價格，此外捷運站對房地產價格影響也會隨著捷運站距離增加而遞減。

連紹成(2013)捷運在宣布興建或正式動工，對其房價皆有正面影響，但正式動工後可能會因為外部性，而抵銷漲幅或漲幅不明顯。

第三節 大眾運輸與都市發展之關係

大眾運輸場站有其優越的便利性，可作為人口、產業、資金等聚集地，場站開發除了便捷交通所帶來區位條件提升之外，車站周邊的都市發展仍與土地使用現況、產業環境與公共設施等要素息息相關，透過車站周邊環境現況分析，有助於指認車站地區的發展定位，其定位將影響車站開發方式及其周邊土地的發展方向。

以大眾運輸導向發展 (Transit-Oriented Development, TOD) 的都市發展策略，係透過運輸系統改變空間機能創造新的生活空間，以沿線車站為區域發展節點，藉由改造運輸站點附近地區的土地使用方式，來提高運輸效率，創造適居性的環境，如住宅、社區服務與娛樂購物等車站周圍提供民眾基本生活資源(包含工作、消費、休閒等)，透過混合或高密度土地使用與都市設計，在可接受的步行距離中滿足基本的生活機能，然而不同特性的社區與景點則需透過完善的大眾交通運輸系統串連，以提供良好的生活環境空間，林建龍(2020)表示此策略不僅能應用在都市交通策略上，亦能成為引導都市發展與土地利用的重要概念，包括「永續都市」、「智慧成長」等，都可透過 TOD 進而達成。

現在都市發展對策，普遍使用 TOD 的概念來進行開發和都市更新，以大眾運輸為導向的都市發展是當地區準備開發或再發展時，以公眾運輸節點或車站為中心，來規劃開發區或更新區，讓民眾可以選擇遠離主要都市至衛星城區居住，又可以有效利用大眾運輸來快速移動。王文誠(2019)表示交通建設與土地開發的緊密結合是機場捷運沿線的共同現象，透過都市計畫來重構地方的土地使用方式與產業類型，政府決定土地與房地產開發進程，成為由公部門主導都市發展的治理模式。而土地開發案的規劃使得產業升級，未來的地區產業將是政府都市計畫下所支持的發展型態。

捷運車站的發展除了可提升區位條件之外，車站周邊開發仍與土地使用現況、公共設施及產業環境發展等條件相關，其定位將影響車站開發方式及鄰近土地的發展，此外捷運系統可改善都市擁擠的交通情況，也因引進運輸系統，使得城市旅運活動更快速，民眾的生活圈也因而擴大。

就以上探討捷運系統對於房地產價格影響的相關文獻來看，交通可及性的改變是捷運系統對於房地產價格的主要影響之一，由於生活圈時空距離改變，都市空間結構也產生了變化，原在中心地區產生的住宅需求，因地價上漲與環境品質提高，逐漸向外圍地區移轉，而市中心地區在商業及服務業方面的機能因可及性的加強而形成聚集與突顯，隨著捷運路線車站設置，商業活動如星點式的擴散，逐漸形成多核心與星點式的混和型態發展，因此興建捷運系統通常對周邊房地產價格具有正向的影響。

第三章 資料來源與分析方法

第一節 資料來源

研究範圍係以桃園機場捷運行經新莊區、泰山區及林口區等三個行政區為範圍，即以新北產業園區站(A3 站)、新莊副都心站(A4 站)、泰山站(A5)、泰山貴和站(A6 站)、林口站(A9 站)等 5 個場站周邊 600 公尺為範圍，依 101 年 8 月至 107 年 12 月止實價登錄買賣案件為統計對象，5 個場站附近的實價登錄資料共計 9718 筆，其中以林口站資料最多，而泰山貴和站最少。

第二節 分析方法

先藉由文獻分析蒐集有關評論交通建設之文獻及研究報告，歸納整理出不動產市場的特性及影響價格變動之因素，再來是交通建設對房地產價格之影響，及大眾運輸對於都市發展之關係，藉以蒐集整理樣本資料，進而從時間軸、總體環境面向及個體市場進行描述性統計分析探討房價影響效益。

第四章 資料分析

第一節 不同時期對不動產市場之分析

以時間軸之觀點來看，因實價登錄於 101 年 8 月始上路，而機場捷運線工期長達十年，營運通車時間為 106 年 3 月 2 日，考量資料樣本取得程度，故以通車前 4 年、通車前 3 年、通車前 2 年、通車前 1 年及通車後為 5 個時期密集觀察交通建設對房地產的影響。

以交易量分析各場站之時間軸，新北產業園區站(以下簡稱 A3 站)在通車前 4 年交易量大幅增加，之後隨著接近通車時間越趨減少；新莊副都心站(以下簡稱 A4 站)前期交易量微增，通車前 1 年交易量微跌；泰山站(以下簡稱 A5 站)及泰山貴和站(以下簡稱 A6 站)隨著接近通車時間交易量越趨增加；林口站(以下簡稱 A9 站)前期交易量微跌，後期接近通車時間交易量增加。各場站在通車前一年交易量皆明顯增加。

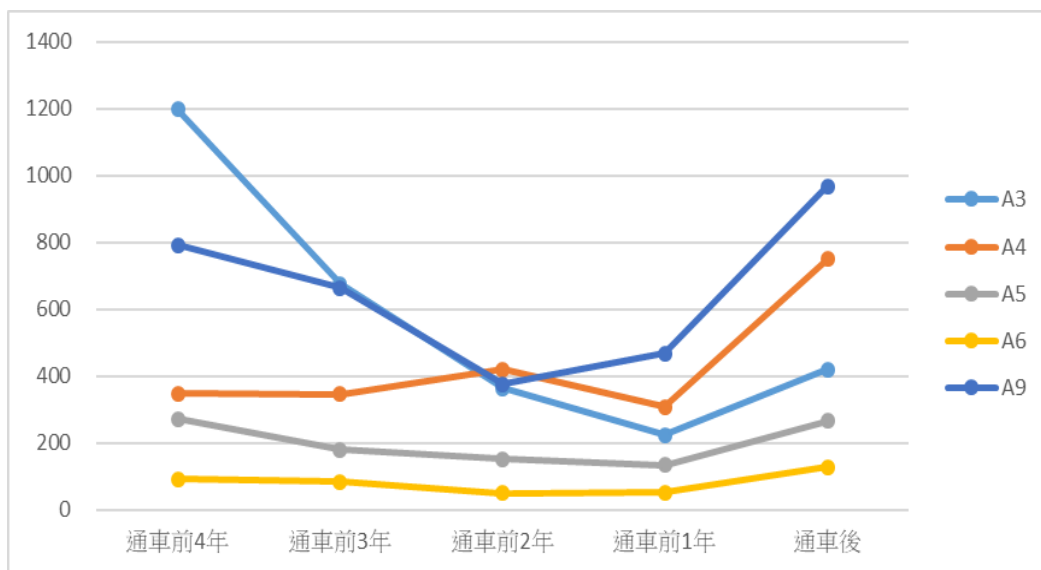


圖 1 各場站機捷通車前後交易量趨勢圖

以房地平均單價分析各場站之時間軸，A3 站在通車前 2 年單價持穩，之後隨著接近通車後跌幅較明顯；其餘場站在通車前平均單價平穩微漲，之後在通車前 1 年平均單價皆漲，之後反轉產生跌幅之趨勢。

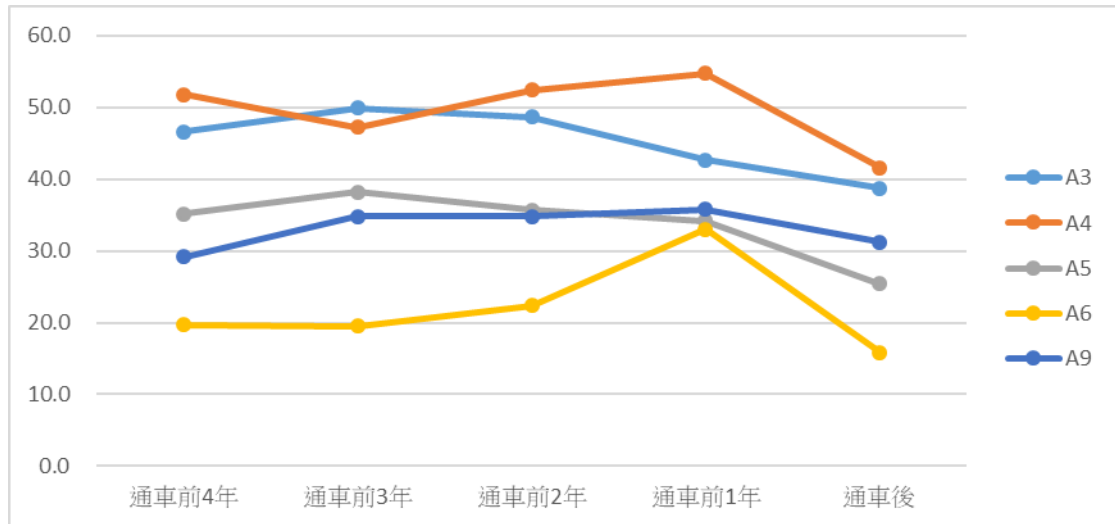


圖 2 各場站機捷通車前後平均單價趨勢圖

第二節 以總體環境面向分析對不動產市場之影響

一、不動產市場指標

房地產市場雖並非完全競爭市場且因此而使得房地產市場具有許多異於其他產品市場的特性，然而觀察不動產市場規模及強度，基本上仍以供給與需求綜合結果，主要反映在價格與交易量這兩項變數，所以不動產市場價與量一直是不動產市場的重要觀察指標，而有不動產市場領先指標的建照與使照兩大指標，故從建使照發照量可觀察房地產景氣循環之軌跡。

機場捷運線新莊區場站周邊建使照核發量自通車前4年開始一路萎縮，直至通車前1年建使照量有微漲；泰山區場站周邊建使照數量皆少，係周邊非臨整體開發區之故；林口區場站周邊臨林口新市鎮，建使照核發量自通車前4年開始一路萎縮，使照部分直至通車前1年建使照數量開始微漲。

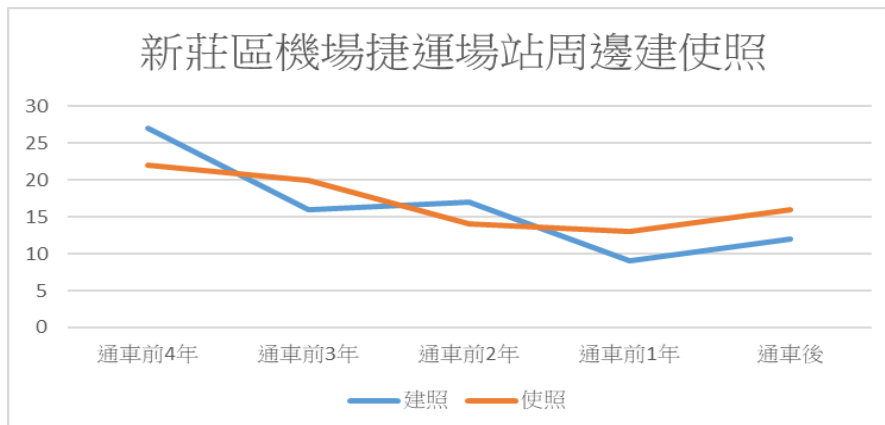


圖 3 新莊區機場捷運場站周邊建使照數量圖

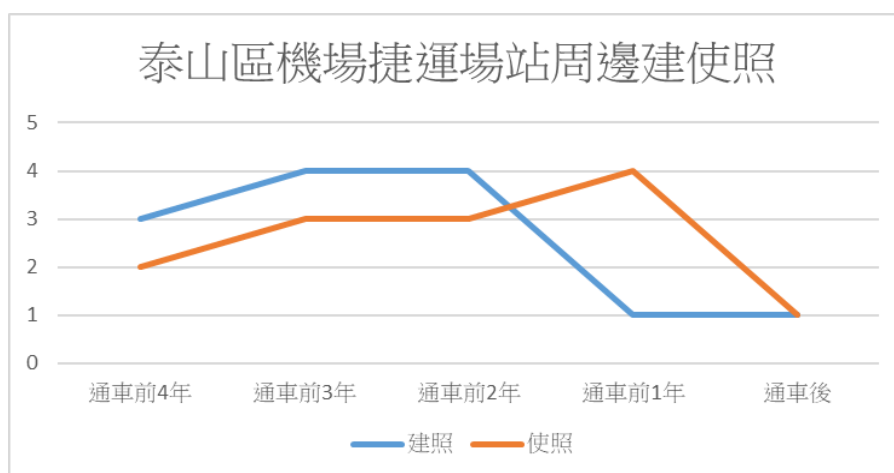


圖 4 泰山區機場捷運場站周邊建使照數量圖

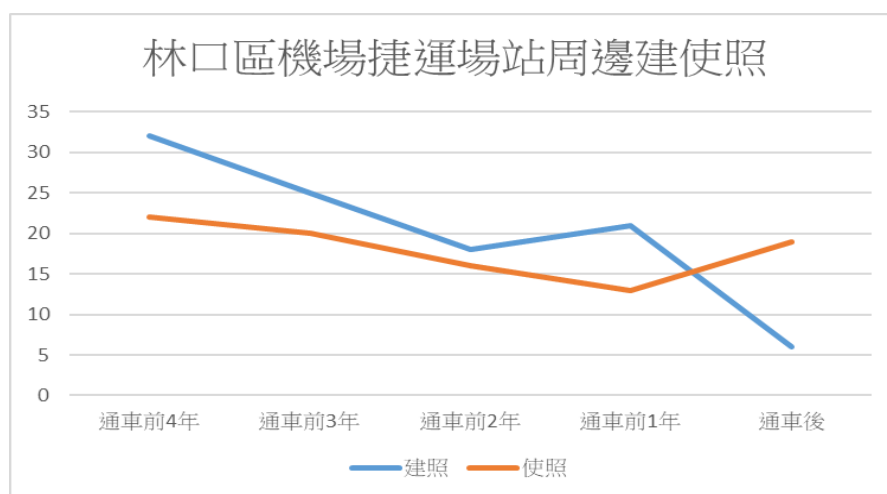


圖 5 林口區機場捷運場站周邊建使照數量圖

二、機場捷運周邊土地開發與都市發展

A3 及 A4 站周邊緊臨三大整體開發區，即為副都心重劃區、頭前重劃區及新莊北側知識產業園區，副都心重劃區開發計畫係為抒解臺北市的商業、人口等都市發展瓶頸，以城市發展長遠規劃方式，集結交通、產業、生活成為新莊之生活及商業中心，型塑具自主性衛星城市，讓生活、消費及就業環境能對臺北市中心具有替代性，除已建構完善的交通條件，區內也設立中央合署辦公大樓、台灣電影文化園區、AU 捷運商城、宏匯廣場、國際創新園區等重大建設，可望發展為具有商業服務及休閒生活機能地區；頭前重劃區係以純住環境氣息為主，區內多有公園綠地及新闢多條寬闊道路，臨近桃園機場捷運、臺北捷運環狀線及台一線高架道路，近年新建大樓如雨後春筍，周邊生活機能逐漸到位；新莊北側知識產業園區係以文化知識流通埠為規畫目標，藉由產官合作打造知識經濟產業園區，具機場捷運、環狀線雙捷運優勢，串聯雙北及桃園生活圈，近期因台商回流，吸引企業總部設立，產業專用區、商辦住宅開發需求熱，可望形成新興產

業聚落。

A5 及 A6 站兩站周邊納入塭仔圳重劃區範圍，因有限建令大多是鐵皮廠房，因民國 109 年 8 月主要計畫及細部計畫都市計畫通過，才成為較熱門區域，市府啟動塭仔圳旗艦計畫，透過串聯新莊副都心、新板特區及三重第二行政區為 3 大軸心，預計打造結合休閒、娛樂、醫療的優質住宅環境，加上重劃案周邊交通機能完善，未來發展指日可待。

A9 站周邊為林口新市鎮，近年有三井 OUTLET PARK 開幕、新北林口影視城、林口行政園區、美國學校等開始豐富整個林口，不僅工作機會大增，也帶動整區域的機能發展，就連民視、TVBS 等業者也將進駐政府規畫的「國際媒體區」，促進區域地區的經濟發展，也創造更多就業機會。機場捷運已經開通，交通機能更加完善，林口區房市物美價廉頗具潛力，成為首購族或新婚族的購屋新天堂。

三、大環境面向政策

房地產業為總體經濟之一環，因此經濟景氣變動常影響房地產的走勢，經濟景氣時許多資源會投入生產製造活動，投資在固定資產尤其是房地產部分就更少，然而在經濟不景氣其他產業處於低迷狀態，這時許多生產資源便可能被房地產業吸收，由於物價上漲引發通貨膨脹，致貨幣價值降低，便轉而選擇投入固定財貨避險，此外，由於不動產金額龐大，利率高低影響層面更大，當資金寬鬆、利率低時，不動產業取得成本低投資意願度提高，故當美國次級房貸風暴後的量化寬鬆政策，民國 98 年政府將遺產稅率調降吸引資金回流潮，多方的利多心理因素影響後續不動產市場的漲幅，當資金過剩效應未減，政府便以稅率控制房價，故於民國 100 年 6 月 1 日實行「特種貨物及勞務稅」（又稱奢侈稅），為奢侈稅僅將持有未滿 2 年者才課稅，反而讓不動產產生「閉鎖效應」，即延後出售並將稅的成本轉嫁到賣價，反而形成量縮價上漲的現象，故政府又為避免短期投機行為，於民國 104 年 6 月 5 日訂定房地合一稅並於民國 105 年 1 月 1 日施行，目的抑制房市短期投資炒作，讓房市穩健發展。

從內政部公布之新北市住宅價格季指數趨勢圖及信義房價指數大臺北地區歷年走勢圖，觀察大環境政策面向看房地產走勢，當量化寬鬆政策、低利率影響，之後房地產走勢一路上漲，雖實行奢侈稅政策走勢仍再度上漲，直至施行房地合一稅後房地產走勢趨緩，讓房價回歸供需基本面。

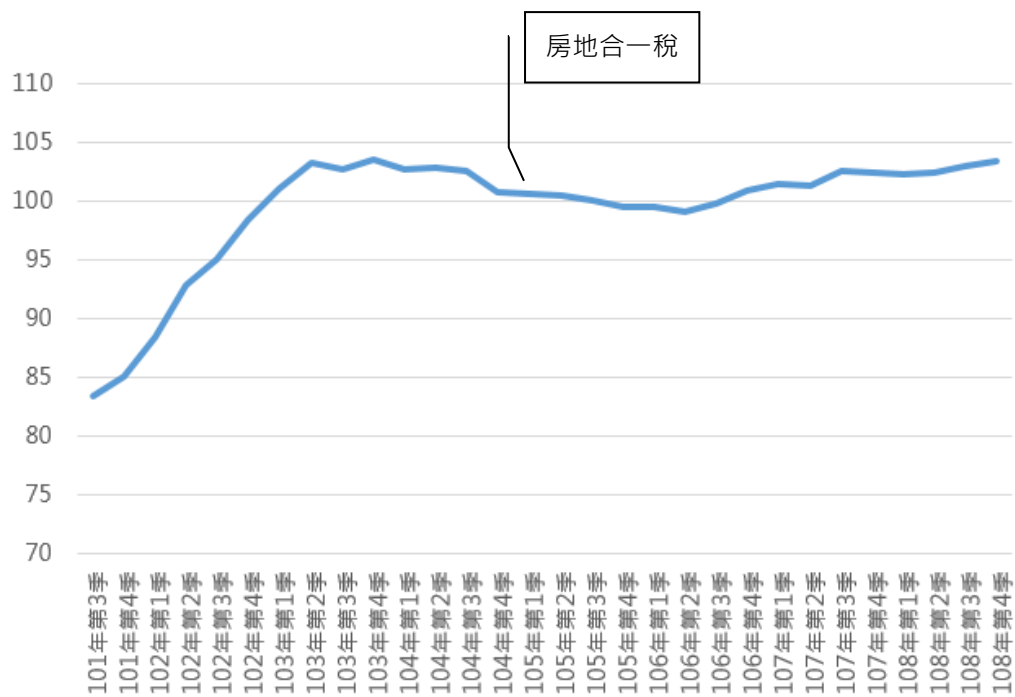


圖 6 新北市住宅價格季指數趨勢圖

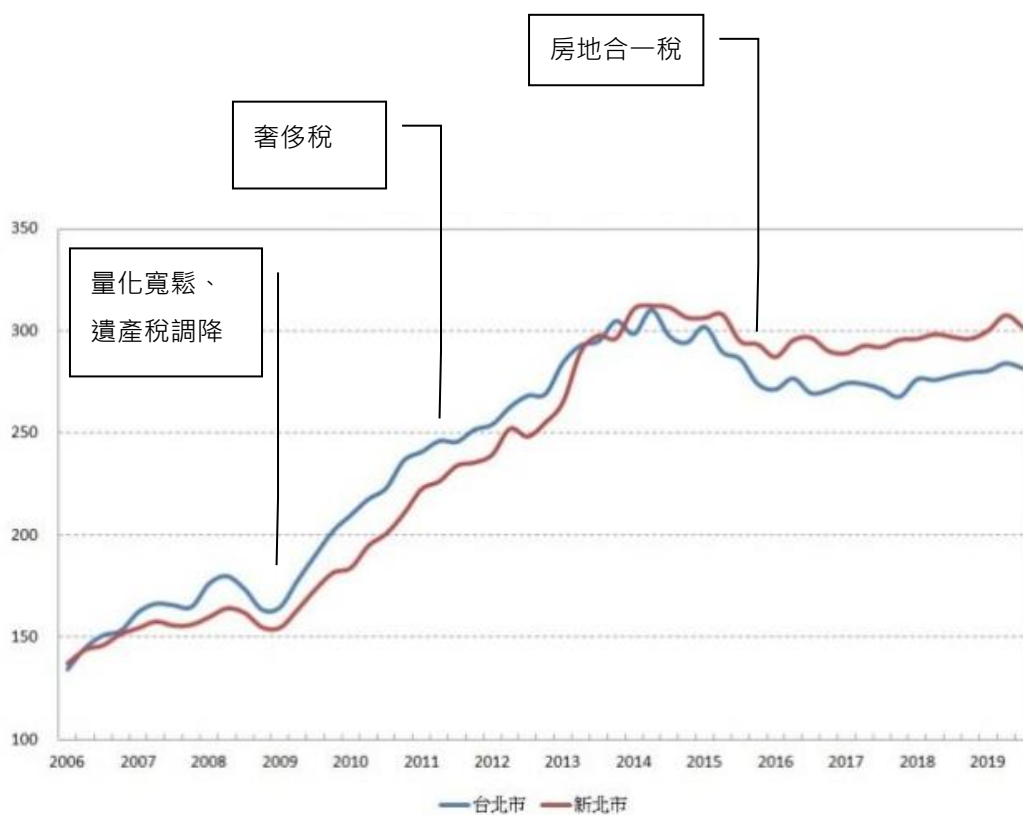


圖 7 信義房屋指數大台北地區歷年走勢圖

第三節 個別因素之分析

整體房地產之價格是由市場供需運作而形成，而個別之房地產價格又受到個體性的因素所影響，以影響不動產價格之個別因素，針對單價、交易總價、坪數、屋齡及建物型態對於各場站進行統計，並結合上述總體環境面向，綜合探討各場站在機場捷運興建時期不動產價格之變動。

一、新北產業園區站 A3 站

位於新莊區新北大道與五工路路口，為機場捷運線與捷運環狀線交會的捷運場站，本區南鄰頭前重劃區及副都心重劃區，北鄰知識產業園區及新北產業園區，係住商與產業工業地帶交會的站點，房地產交易大多以頭前重劃區及副都心重劃區為主，建坪單價每坪約 35 萬至 50 萬之間，交易總價約 2500 萬至 3500 萬元，通車後降至 1000 萬至 1500 萬元，交易坪數多以 40 坪至 50 坪為主，由屋齡得知通車前 3 年多以新成屋交易為大宗，主要建物型態為住宅大樓。

表 1 A3 站通車前後熱門交易類型表

	單價(萬/坪)	熱門交易總價	熱門交易坪數	屋齡(年)
通車前 4 年	42 萬	2500 萬至 3000 萬	40 坪至 50 坪	1
通車前 3 年	48 萬	2500 萬至 3000 萬	40 坪至 50 坪	1
通車前 2 年	44 萬	3000 萬至 3500 萬	40 坪至 50 坪	3
通車前 1 年	39 萬	2500 萬至 3000 萬	40 坪至 50 坪	4
通車後	38 萬	1000 萬至 1500 萬	40 坪至 50 坪	5

以 A3 站周邊房地產通車前後價量分析來看，通車前 4 年交易量開始萎縮，因主要交易量來自重劃區且多為建物登記第一次移轉，比對建使照核發量，即自通車前 4 年開始減少，故影響該區交易量大跌。區內平均單價受到閉鎖效應影響，在通車前 3 年房價為最高，之後因房地合一稅政策，後續房價一路下修。

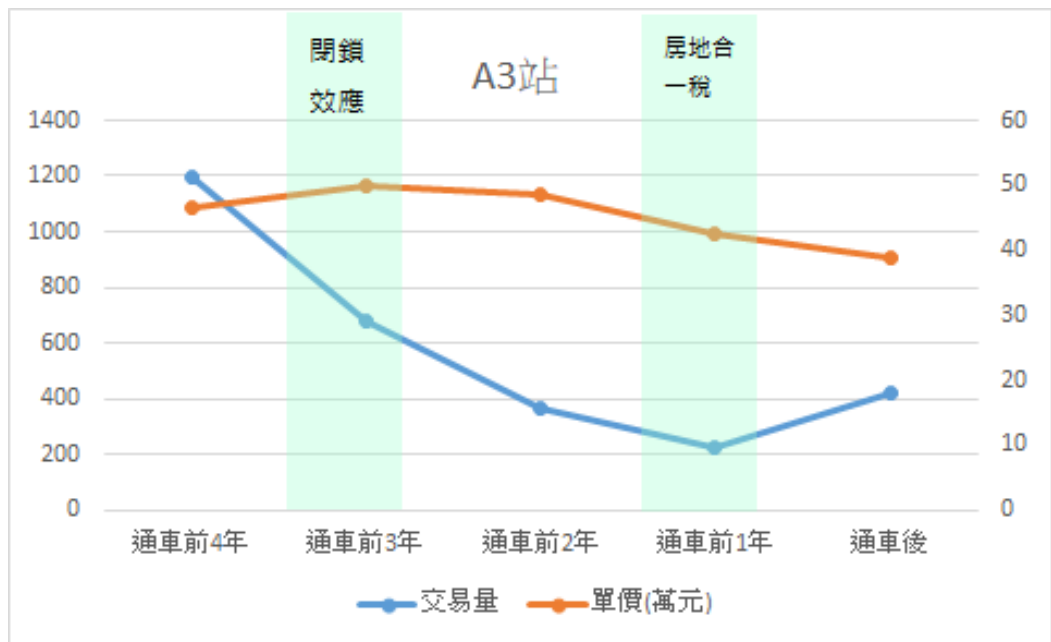


圖 8 A3 站通車前後價量圖

二、 新莊副都心站 A4 站

位於新北大道上及泰山區交界，東南側緊鄰副都心重劃區，因臨副都心重劃區之商業區一帶，故單價為研究範圍場站中最高，建坪單價每坪約 45 萬至 55 萬之間，交易總價原以 3000 萬至 3500 萬元，而後房市需求改變，建商主推以「低總價、小坪數」產品為主，多為 20 坪至 40 坪，交易總價落在 1000 至 1500 萬元，因交易皆來自重劃區，故建物型態以住宅及商辦大樓為主。

表 2 A4 站通車前後熱門交易類型表

時期	單價(萬/坪)	熱門總價	熱門面積(坪)	屋齡(年)
通車前 4 年	52	3000 萬至 3500 萬	40 坪至 50 坪	1
通車前 3 年	48	1000 萬至 1500 萬	30 坪至 40 坪	2
通車前 2 年	54	1000 萬至 1500 萬	20 坪至 30 坪	1
通車前 1 年	54	2000 萬至 2500 萬	40 坪至 50 坪	1
通車後	45	1000 萬至 1500 萬	30 坪至 40 坪	2

以 A4 站周邊房地產通車前後價量分析來看，通車前價量較無明顯波動，通車前 1 年交易量大幅上漲，係受到重劃區建物登記第一次移轉影響，而房價則受到房地合一稅影響有下跌趨勢。

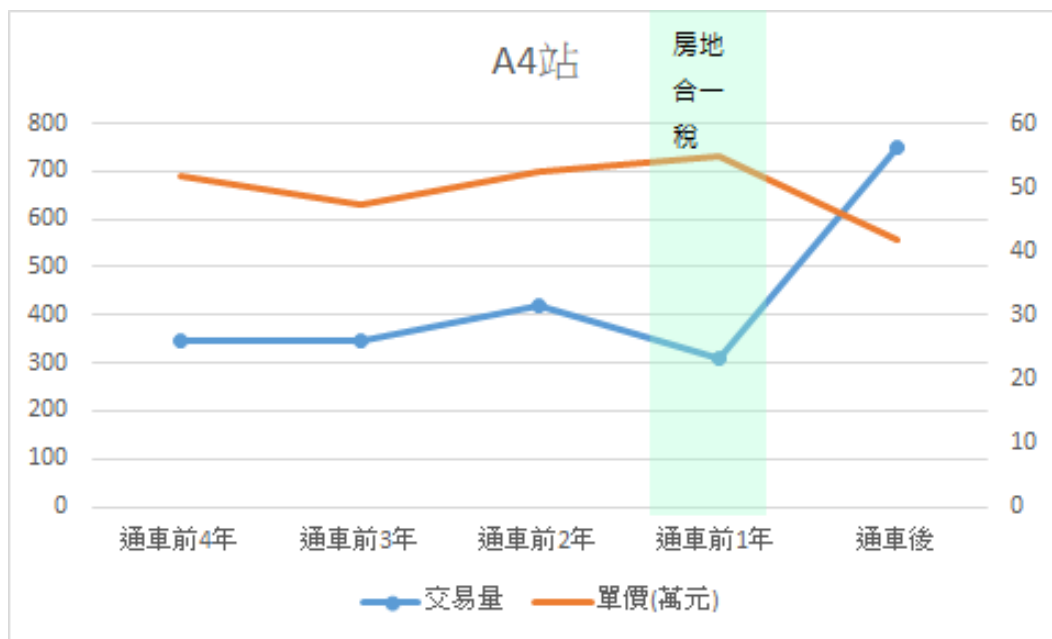


圖 9 A4 站通車前後價量圖

三、 泰山站 A5 站

位於新北大道與泰林路交叉口，係塭仔圳重劃區範圍內，附近多以工廠居多，以該區周遭 600 公尺範圍之交易量多來自新莊舊市區，主要建物型態為住宅大樓，建坪單價每坪約 30 萬至 38 萬之間，交易總價以 1000 萬至 1500 萬元，多為 30 坪至 40 坪。

表 3 A5 站通車前後熱門交易類型表

時期	單價(萬/坪)	總價	面積(坪)	屋齡(年)
通車前 4 年	35	1000 萬至 1500 萬	30 坪至 40 坪	8
通車前 3 年	38	1000 萬至 1500 萬	30 坪至 40 坪	9
通車前 2 年	35	1000 萬至 1500 萬	30 坪至 40 坪	9
通車前 1 年	34	1000 萬至 1500 萬	30 坪至 40 坪	11
通車後	35	1000 萬至 1500 萬	40 坪至 50 坪	11

以 A5 站周邊房地產通車前後價量分析來看，通車前受到閉鎖效應影響，形成量縮價微漲的現象，通車前 1 年交易量大幅上漲，推測當地購屋客群主要以自住客為主，剛性需求增加，而房價則受到房地合一稅影響有下跌趨勢。

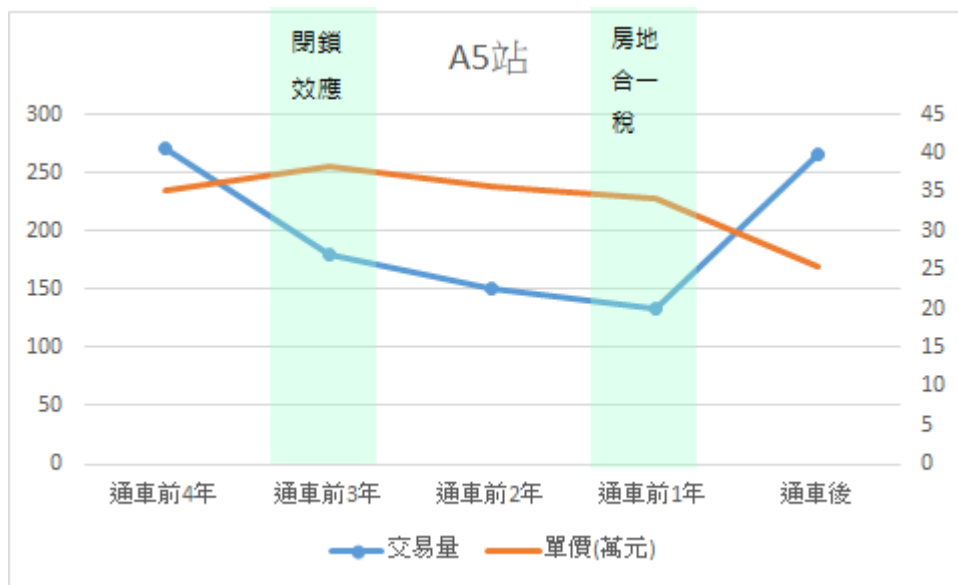


圖 10 A5 站通車前後價量圖

四、泰山貴和站 A6 站

位於新北大道六段，距離捷運丹鳳站約 800 公尺，附近有輔仁大學及明志科技大學等，周遭以工廠居多，塹仔圳重劃區規劃將 A5 站及 A6 站涵蓋在內。交易多以公寓、透天及華廈為主，建坪單價每坪約 20 萬至 30 萬之間，交易總價以 500 萬至 1000 萬元，坪數則多為 40 坪至 50 坪。

表 4 A6 站通車前後熱門交易類型表

時期	單價(萬/坪)	總價	面積(坪)	屋齡(年)
通車前 4 年	26	500 萬至 1000 萬	20 坪至 30 坪	22
通車前 3 年	27	500 萬至 1000 萬	40 坪至 50 坪	24
通車前 2 年	26	500 萬至 1000 萬	40 坪至 50 坪	22
通車前 1 年	27	500 萬至 1000 萬	40 坪至 50 坪	24
通車後	27	500 萬至 1000 萬	40 坪至 50 坪	23

以 A6 站周邊房地產通車前後價量分析來看，通車前價量較無明顯波動，通車前 1 年交易量大幅上漲，推測當地自住需求增加及低總價因素，而房價則受到房地合一稅影響有下跌趨勢。

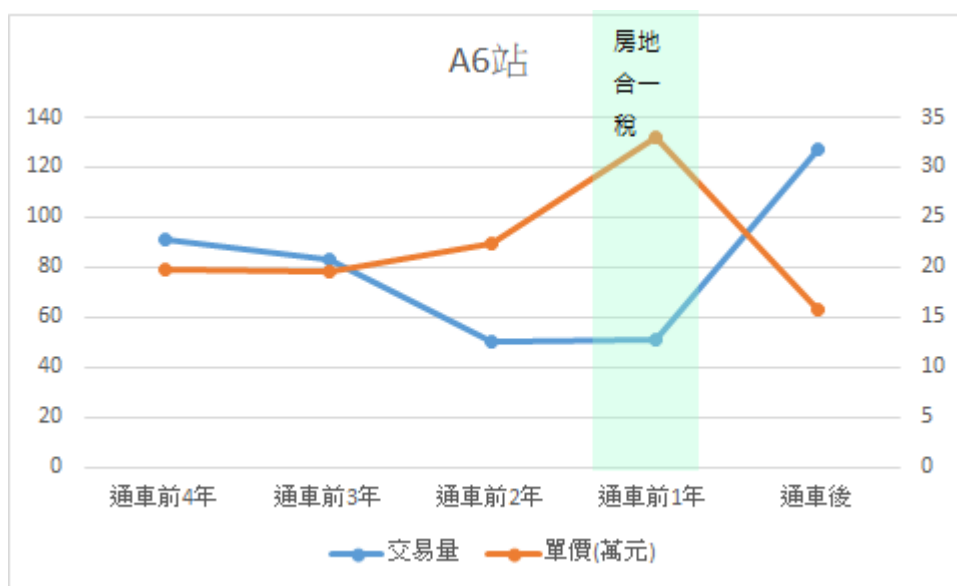


圖 11 A6 站通車前後價量圖

五、林口站 A9 站

位於文化三路與八德路交叉口、林口交流道附近，因臨林口新市鎮，各項建設持續推動，加上親民的房價吸引年輕人口持續遷入，建坪單價每坪約 25 萬至 35 萬之間，交易總價約 1000 萬至 1500 萬元，交易坪數多以 40 坪至 50 坪為主，主要建物型態以住宅大樓及華廈為主。

表 5 A9 站通車前後熱門交易類型表

時期	單價(萬/坪)	總價	面積(坪)	屋齡(年)
通車前 4 年	28	1000 萬至 1500 萬	40 坪至 50 坪	5
通車前 3 年	34	1500 萬至 2000 萬	40 坪至 50 坪	4
通車前 2 年	35	1000 萬至 1500 萬	40 坪至 50 坪	5
通車前 1 年	35	1000 萬至 1500 萬	40 坪至 50 坪	5
通車後	34	1500 萬至 2000 萬	40 坪至 50 坪	5

以 A9 站周邊房地產通車前後價量分析來看，通車前 3 年受到閉鎖效應影響，形成量縮價微漲的現象，通車前 1 年交易量大幅上漲，係受到建物登記第一次移轉影響，而房價則受到房地合一稅影響有下跌趨勢。

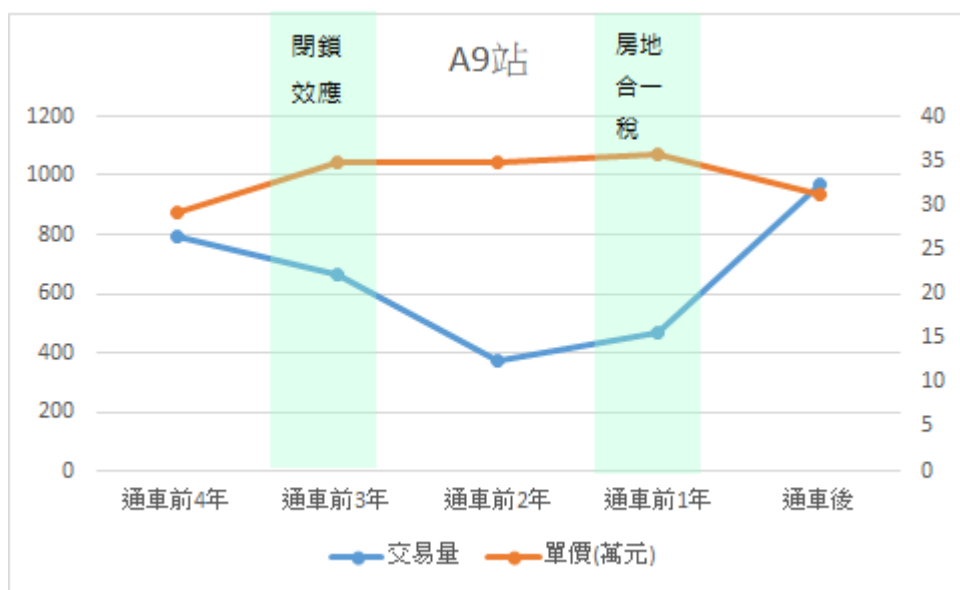


圖 12 A9 站通車前後價量圖

第五章 結論與建議

第一節 結論

桃園國際機場捷運線的通車，串聯了雙北及桃園生活圈，其建設工期至通車長達十年，本文針對機場捷運線行經新莊、泰山及林口場站房地產交易分析，以時間面向、總體環境及個體市場分析對於房地產價格之影響，歸納以下結論。

A3 站、A4 站周遭臨整體開發區，交易量大受到去化速度的影響，加上區域內投資比例高，為抑制房價高漲推行之奢侈稅、房地合一稅或信用管制等政策對於重劃區內價格影響甚大，加上整體大環境景氣不佳，高總價門檻難以轉為自住買盤，致重劃區價格持續下修，雖有捷運機場線加持，但因重劃區內捷運場站因臨路關係故停車空間少，車流、人潮停留有一定難度，而且重大建設亦尚未到位，整體生活品質亦未如預期好，故機場捷運通車對於重劃區房市價格無明顯影響。A5 站、A6 站周邊房地產交易主要為舊市區生活圈內為主，因舊市區生活機能對於自住面有一定支撐性，再加上周遭為塹仔圳重劃區範圍未開發地區，機場捷運通車對於重劃區房市價格無明顯影響。A9 站周邊為林口新市鎮，是發展較早的重劃區，隨著捷運的通車及各項商業設施的到位，加上人口逐步成長，在剛性需求帶動之下，區域房地市場維持穩健發展。

機場捷運線行經新莊、泰山、林口場站，由於建設工期長，資料顯示在通車前的房地產漲幅與機場捷運通車較無關聯，在營運通車時間一再延期的情況下，僅於通車前一年對於周邊地區房地產價格較有微漲現象，主要受到短期預期心理，但在正式通車營運之後房地產反而無預期上漲趨勢，反而易受到政策面向及整體經濟環境影響。以機場捷運單一種個體來看整體房市發展，其實是不具有太大的實質改變，反而是作為提供軌道的交通功能可及性，而地區發展仍是依賴土地開發、都市計畫或是以大眾運輸導向之都市發展策略。

第二節 建議

交通可及性確實有帶來房地產正向影響，但因影響不動產價格變動的因素很多，除了交通可及性改善之外，對於都市發展導向、總體環境及政策亦是影響不動產價格的因素，對於房地產價格之支撐，不僅僅只有交通便利性帶來的影響，交通運輸場站周邊須配合都市發展的定位，須滿足生活、產業、休閒等功能才能穩定該地區房地產的市場。

機場捷運線行經新莊、林口地區周邊皆為新興的整體開發區，交通、重大建設及產業等一一到位後，地區市場才能穩定發展，目前機場捷運線泰山區場站周邊為正在開發的塭仔圳重劃區，該區係在整體開發區中難得有交通先行到位的開發區，未來環境面貌將受到都市計畫下發展的型態，其都市規劃的發展、總體環境面及交通之間交互的影響，是地價人員掌握後續不動產市場發展重要的因素。

參考文獻

- 陳明吉，1986，房地產價格變動因素及影響之研究，國立政治大學地政研究所碩士論文。
- 李育坤，1988，臺北市地價變遷與空間分布之研究：兼論捷運系統對地價之影響，國立政治大學地政學系碩士論文。
- 許侶馨，1989，捷運系統對沿線地區的地價影響之研究，國立交通大學交通運輸工程研究所碩士論文。
- 花敬群、張金鶚，1999，住宅空間次市場價格比例與市場規模之關係，「都市與計劃」，第二十六卷，第一期，第 79-94 頁。
- 李怡婷，2005，大眾運輸導向發展策略對捷運站區房地產價格之影響分析，國立成功大學都市計畫研究所碩士論文。
- 李元拓，2009，以時間面向探討新建交通建設對房地產價格之影響－以國道五號及宜蘭地區為例，國立成功大學都市計畫研究所碩士論文。
- 張冊蒼，2012，捷運通車對區域房價之影響－以蘆洲區為例。國立中央大學產業經濟研究所在職專班碩士論文。
- 連紹成，2013，捷運規劃及動工時期對房價的影響－以桃園地區透天住宅為例，國立中央大學產業經濟研究所碩士論文。
- 陳忠廉，2013，捷運對場站周邊房地產價格之影響－以臺北市捷運南港線為例，中國文化大學建築及都市設計學系碩士在職專班。
- 吳欣蓉，2017，都會區大眾捷運路網對於鄰近房價之影響－以桃園機場捷運、臺中捷運綠線為例，國立中央大學產業經濟研究所碩士論文。
- 倪玉珍，2018，捷運環狀線的建置對周邊地區房價之影響－以環狀捷運線西環段為例，佛光大學應用經濟學系碩士在職專班碩士論文。
- 江佳穎，2018，桃園高鐵站對不同區位房價的影響，國立中山大學經濟學研究所碩士論文。
- 林佳曄，2019，桃園國際機場捷運沿線之土地開發與都市化歷程，國立臺灣師範大學地理學系第四十八屆碩士論文。
- 王文誠、李崇恩，2018，從「仕紳化」到「仕紳化想像」：員山鄉七賢村的個案研究，臺灣土地研究。
- 林建龍，2020，大眾交通系統對土地開發策略影響分析－以桃園青埔為例，國立臺北科技大學管理學院經營管理 EMBA 專班碩士論文。
- 內政部不動產資訊平台
- 新北市政府地政局網站
- 信義房屋網站之信義房價指數