

由交通發展觀察新北市都市地價概況

交通是城市發展的動脈，交通建設開發至何處，人口就遷移至何處，緊接著是工商及服務業隨之興起，工商的發展再次吸引人口群聚，如此不斷循環進而形成新市鎮，亦使土地價值因而水漲船高。交通建設雖可帶動都市的開發，但令人擔憂是否同時也帶來無可避免的破壞，或許，在急於開發的國家會捨棄生態平衡而選取城市的發展，但在發展成熟的國家（如歐美國家），境內交通四通八達且無不當的破壞，這樣的都市規劃是值得學習。本篇即以綠運輸-大眾捷運系統出發，觀察新北市 29 行政區人口成長及都市地價的變動與新興都市的城市規劃。

一、臺北市捷運覆蓋率為亞洲 7 城市最高，但日乘量以東京市遙遙領先。

人口稠密的城市，軌道交通有著重要的地位，它不僅可舒緩交通擁塞的問題，對環境的破壞也較其它交通工具低。臺灣城市與城市間的連繫有「臺灣鐵路」及「臺灣高鐵」，而「捷運」在連繫城市內的交通動線上則有舉足輕重的地位。表一除了臺灣擁有捷運的三都外，另外挑選亞洲區的主要城市，如日本的東京、名古屋，韓國的釜山，以及新加坡共 7 個人口稠密城市，觀察比較各大都市捷運覆蓋程度及運量。臺北市為 7 個城市內人口密度最高之都市，捷運覆蓋比例(30.61%)也是最高，但捷運日乘量不若東京市及新加坡。新加坡捷運覆蓋比例雖僅有 18.27%（排名第 3），但捷運日乘量確有 227 萬人次（排名第 2）；東京為 7 個城市中擁有最長的捷運里程（305 公里），雖覆蓋率不高（14.08%；排名第 5），但捷運日乘量達 850 萬人次，是新加坡的 3.7 倍，遙遙領先其它城市。新北市捷運長度雖為 7 個城市中最短者（31 公里），平均每公里日乘量為 1.43 萬人次，仍高於名古屋、釜山及高雄，相信假以時日，當捷運長度增建後，捷運日乘量將會迎頭趕上各大城市。

表一 亞洲區各主要城市人口密度及捷運概況

城市	新北市	臺北市	高雄市	東京市	名古屋市	釜山市	新加坡
年	2012	2012	2012	2011	2011	2011	2012
面積（平方公里）	2,053	272	2,948	2,162	326	766	710
人口密度（人/平方公里）	1,899	9,635	941	5,847	6,946	4,667	7,315
捷運長度（公里）	31	83	43	305	93	132	130
捷運覆蓋比例（%）	1.53	30.61	1.45	14.08	28.49	17.23	18.27
捷運日乘量（每萬人次）	45	120	15	850	115	82	227
平均每公里日乘量（每萬人次/公里）	1.43	1.44	0.36	2.79	1.24	0.62	1.75

資料來源：新北市政府主計處整理、各城市統計局及捷運系統公司¹

二、城市發展與地價波動關係

（一）新北市近 5 年（97 年至 102 年）都市地價總指數成長 48.37%，為六都中漲幅最高

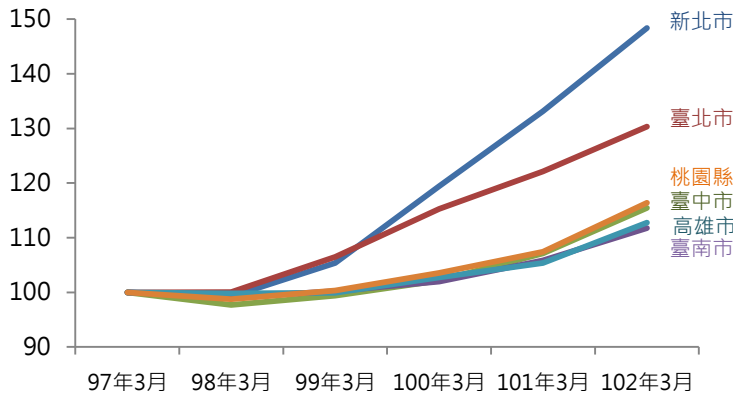
城市發展帶來的效益其中一項為地價增值，觀察六都都市地價總指數（圖一、

¹ 資料來源：

新北市、臺北市捷運長及運輸量－臺北捷運公司
東京市捷運長及運輸量－東京地鐵公司
釜山市捷運長及運輸量－釜山運輸

高雄市捷運長及運輸量－高雄捷運公司
名古屋市捷運長及運輸量－名古屋市交通局
新加坡捷運長及運輸量－新捷運（SBS Transit）

表二)，以新北市成長幅度最高（48.37%），其次為臺北市（30.30%），桃園縣（16.36%）再次之。新北市因推動「三環三線」、快速道路等建設，加之大型都會開發案等利多因素，使得都市地價無論是住宅區、商業區及工業區皆向上攀升，領先其它各都；臺北市因捷運松山線、信義線、萬大線開發、鐵路地下化及身為首都生活機能完善等利多，使都市地價指數不曾下跌；而桃園縣升幅雖不若北部二都，但受惠於機場捷運及五楊高架等利多因素，近年表現也非常亮眼。上述三都地價發展皆多受惠於交通建設。



圖一 六都近 5 年都市地價總指數

表二 六都 102 年 3 月地價指數

基期：97 年 3 月=100

縣市	102年3月都市地價總指數			
	住宅	商業	工業	
新北市	148.37	151.7	148.7	129.8
臺北市	130.30	130.9	129.5	125.9
臺中市	115.44	116.2	114.2	112.3
臺南市	111.74	112.3	108.9	111.3
高雄市	112.74	114.3	111.4	105.7
桃園縣	116.36	118.1	108.7	115.1

資料來源：內政部地政司「都市地價指數」

(二) 近 10 年 29 行政區以新莊區都市地價總指數漲幅 104.83% 最高，商業區平均地價上漲 246.77% 最大

新北市境內 29 行政區近 10 年（92 年至 102 年）來都市地價總指數皆呈上漲（表三），以新莊區成長幅度最高，共上升 104.83%，其中又以商業區地價成長幅度最大（246.77%），而住宅區地價成長幅度在 29 區內亦排名第 2（103.65%），顯見其發展方向以商業為重。永和區係新北市發展較早之市鎮，為著名的住宅區，早期有大量軍公教人員遷入，其經濟多以商業、服務業為主，區內無工業區，其住宅一向為民眾首選，故都市地價總指數上漲 88.46%，排名第 2。板橋區都市地

表三 各區地價總指數變動率及地價成長幅度

區別	92至102地價總指數變動率 (%)	都市土地平均區段地價成長幅度 (%)			區別	92至102地價總指數變動率 (%)	都市土地平均區段地價成長幅度 (%)		
		住宅區	商業區	工業區			住宅區	商業區	工業區
板橋區	☆ 79.03	↑ 106.64	↑ 99.19	↑ 71.32	泰山區	☆ 36.92	↗ 21.32	↗ 17.98	↗ 11.84
三重區	☆ 81.64	↑ 98.12	↑ 85.12	↑ 51.89	林口區	☆ 63.41	↑ 81.54	↑ 106.02	↗ 16.72
中和區	☆ 68.12	↑ 70.13	↗ 46.45	↑ 55.83	深坑區	☆ 19.14	↗ 43.36	—	↗ 23.46
永和區	☆ 88.46	↑ 86.98	↑ 68.77	—	石碇區	☆ 35.57	↗ 39.66	↑ 139.50	↗ 20.86
新莊區	☆ 104.83	↑ 103.65	↑ 246.77	↗ 31.98	坪林區	☆ 18.79	↗ 23.93	↓ -4.85	—
新店區	☆ 75.54	↗ 26.44	↑ 52.10	↑ 53.96	三芝區	☆ 11.45	↗ 28.62	↗ 2.73	↗ 1.23
樹林區	☆ 27.04	↗ 47.11	↗ 40.16	↗ 23.14	石門區	☆ 10.28	↓ -2.72	↓ -5.65	↑ 125.45
鶯歌區	☆ 13.76	↗ 35.74	↗ 7.11	↗ 18.08	八里區	☆ 18.54	↗ 23.60	↗ 21.66	↗ 31.44
三峽區	☆ 16.59	↗ 31.63	↗ 10.27	↓ -8.66	平溪區	☆ 48.31	↑ 58.19	↑ 50.06	↗ 38.17
淡水區	☆ 33.25	↗ 2.95	↗ 34.30	↓ -9.98	雙溪區	☆ 16.85	↗ 33.45	↗ 29.38	—
汐止區	☆ 35.53	↗ 40.47	↗ 41.37	↗ 16.82	貢寮區	☆ 49.38	↗ 34.05	↗ 11.81	↗ 43.33
瑞芳區	☆ 41.55	↑ 53.69	↑ 73.67	↗ 32.27	金山區	☆ 10.24	↓ -2.37	↗ 21.35	↗ 5.89
土城區	☆ 62.57	↑ 98.29	↑ 72.46	↗ 44.46	萬里區	☆ 7.55	↓ -1.18	↗ 2.52	↑ 92.82
蘆洲區	☆ 73.84	↑ 83.83	↑ 146.48	↗ 41.02	烏來區	☆ 86.39	↑ 123.68	↑ 87.94	—
五股區	☆ 38.43	↑ 54.38	↑ 86.05	↗ 32.89					

註：☆ >50 ☆ 20~50 ☆ <20 ; ↑ >50 ↗ 0~50 — =0 ↓ <0 資料來源：內政部地政司「都市地價指數」

價總指數成長幅度為 79.03% (排名第 5 名)，受近來快速道路建設、大型商場進駐影響，生活機能大大提升，其住宅區地價成長幅度為 106.64%，為捷運發展區之最。其它三重區、蘆洲區、新店區、中和區等，其都市地價總指數成長幅度也達 70% 以上。烏來區為新北市唯一原住民原鄉，區內平地甚少，住宅及商業區域分布零散，但因近年發展觀光，使其地價上漲，加之房產交易量少，房價相對較低，若有房產釋出，會造成地價總指數大幅成長，近 10 年成長幅度高達 86.39% (表三)。

三、「捷運發展區」內各行政區，其都市地價及人口皆呈正成長

新北市境內第一條捷運為淡水線，它於 86 年 3 月開始通車，緊接著為 87 年中和線及 88 年新店線開始啟用，89 年板南線的新埔站開始通車，至 95 年已可到達府中站，之後土城通車，99 年蘆洲線正式啟用，新莊線緊接在後，一連串的捷運開通，帶給新北市各區的影響為何呢？交通的建設會影響人口的聚集及都市地價的成長，以下將各區都市地價總指數漲幅與常住人口成長率²繪製成散布圖觀察其走勢。

圖二與圖三分別近 5 年及 10 年常住人口及都市地價走勢，圖二各區人口成長及地價變化較不明顯，僅可看出林口區人口成長較高，而烏來區房價指數變動較大。但圖 3 以 10 年變化觀察，可將各區分成 3 大區塊分別為「捷運發展區」、「捷運開發區」及「待發展區」。

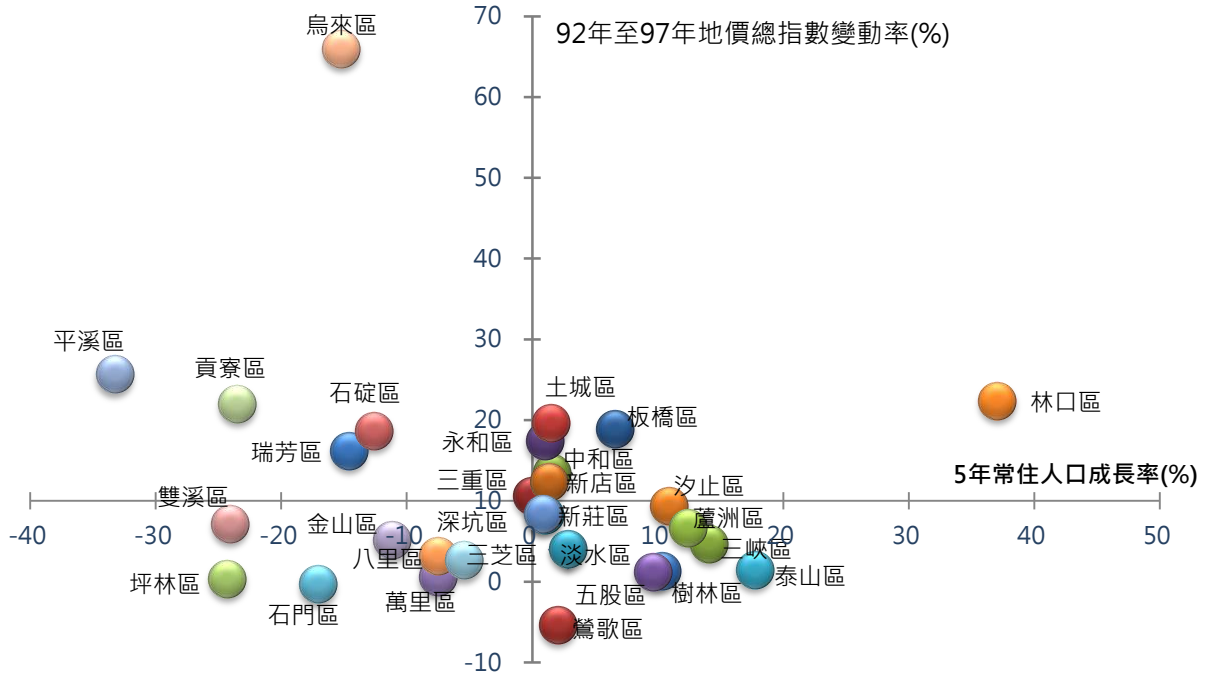
1. 「捷運發展區」：包含新莊、永和、板橋等 8 區，區內皆有捷運開通，其都市地價指數有明顯成長，新莊、永和及三重等原屬人口稠密區，捷運開通後人口成長雖不高，但地價指數快速攀升，而蘆洲原本人口密集度不高，因受捷運影響，人口有明顯成長，帶動其地價指數上升。另林口區雖為新市鎮開發區，人口上升幅度雖大，但 10 年來其地價指數成長速度不若有捷運區域快速。
2. 「捷運開發區」包含五股、泰山、三峽、淡水等 7 區，皆為三環三線預定開發區，淡水區雖已有捷運，但對於居住人口較多的住宅區而言，便利性仍不足，未來將興建輕軌捷運深入腹地以便利住宅區民眾；其它區域都市地價指數雖未大幅上漲，但人口呈正成長，未來極有可能成為快速發展新興都市的潛力區。
3. 「待發展區」包含貢寮、瑞芳、平溪等 12 區，近 5 年與 10 年人口皆呈負成長，雖都市地價呈現上升，但多屬地價便宜，若有釋出則呈現大幅波動之故，此區域因生活機能較為不足，人口漸漸流失，若不再轉型為衛星城市、特色城市，將逐漸失去競爭能力而沒落。

四、「捷運開發區」中的新興都市，應盡早作城市規劃，以免擴張過快而失衡

道路的建設對城鄉發展及經濟有正面的刺激，使人口及工商業蓬勃發展，但開發過度後，會有人口暴增、交通擁塞與環境不良現象。新北市在交通規劃上，除了快速道路外，更著重大眾捷運系統，來負荷民生通勤的任務，以降低城市快速發展後的不良現象反噬。在「捷運開發區」中的潛力城市，目前正屬於城市發

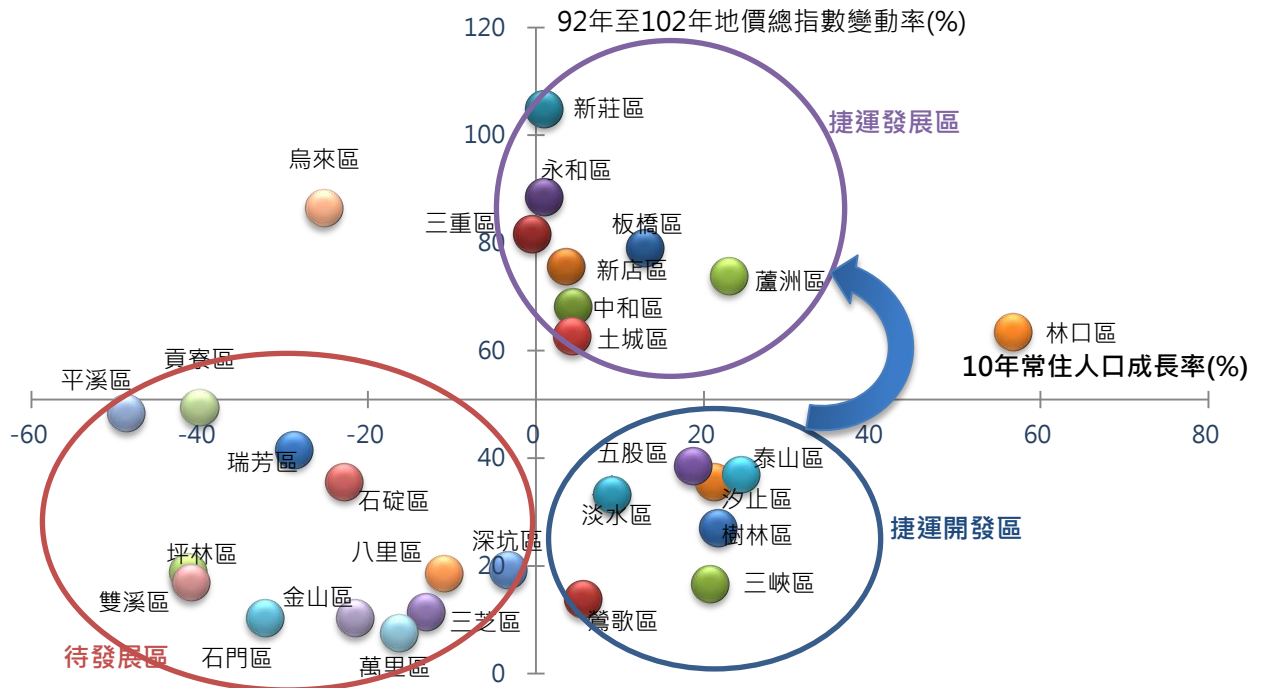
² 常住人口成長率，以「99 年人口及住宅普查」之常住人口與戶籍人口相對比例去推測 92 年、97 年及 102 年常住人口數，再計算其成長率。

展的第一階段，吸引人口的流入，故在城市規劃需注意未來人口劇增後所衍生的交通及環境問題，以免使新興都市變成生病的城市。而「待發展區」域，因受其它城市發展影響，逐漸沒落，若不及時發展觀光及特色產業，未來將形成更嚴重的城鄉失衡。



圖二 92年至97年人口成長率及地價指數變動率

資料來源：99年人口及住宅普查、內政部地政司「都市地價指數」



圖三 92年至102年人口成長率及地價指數變動率

資料來源：99年人口及住宅普查、內政部地政司「都市地價指數」

參考資料：「99年人口及住宅普查」、「都市地價指數」、「從日本、韓國都市計劃看新北市幸福感-劉宇文」