

# 捷運聯合開發對當地房地產市場之影響

陳思翰

## 摘要

「捷運聯合開發」是透過整合及有效利用當地之土地資源及不動產興闢，由點的捷運場站開發，連接成捷運沿線的都市更新發展，再由沿線的逐步都市改建，擴大成全面的都市再發展。在都市設計理念的引導下，結合都市紋理及當地居民生活脈動，帶動當地房地產市場的發展，創造了當地居民、開發者及公部門三贏的局面。

由於「捷運聯合開發」是由公部門如臺北市政府捷運工程局所主導，加以聯合開發大樓產品具有與捷運站體結合之特殊性及地標性，因此在當地房地產市場往往產生了示範性及帶領性的效果。

本文就捷運聯合開發對當地房地產市場產生的影響為何、並對其原因加以分析，以作為日後捷運聯合開發之參考。

**關鍵詞：**捷運設施用地、聯合開發、房地產市場

## Impact of the MRT Joint Development Projects on Local Property Markets

Szu-Han Chen

### Abstract

MRT Joint Development Project is realized by integrating and effectively utilizing local land resources and property construction. Starting with the development of the MRT stations, it links up the sections along the line for new urban development, then gives rise to urban reconstruction nearby, and finally expands into a general re-development of the city. Under the guidance of this urban design concept, the Joint Development effort combines the urban fabric with the lives and activities of the residents to lend an impetus to the development of the local real estate market and thereby create a triple-win situation for local residents, the developers and the public sectors.

Due to the MRT Joint Development Project being administered by Taipei City's Department of Rapid Transit Systems and the buildings for development containing special characteristics associated with the MRT, the development projects will often become a model for the local real estate market.

This paper aims to analyze the influence of MRT Joint Development Projects on the local property market and the causes, as well as to serve as a reference for future MRT Joint Development Project.

**Key words :** development of the MRT stations, MRT Joint Development Projects, property markets

## 一、前言

隨著臺北都會區的大眾捷運交通網路成形，大臺北的都會居民交通及生活越來越便利。「捷運站在哪?」、「距離捷運站多遠?」及「哪一個捷運站下車」幾乎是大家常常聽到的字眼，也因為捷運對居民日常生活的重要性與日俱增，更突顯了捷運設施用地開發的重要。

但在捷運設施用地的開發過程中，因開發資金金額及整合營建資源過於龐大，往往需動員大量的人力、物力及財力，所以透過公部門與私人或團體合作開發，也就是捷運聯合開發，以整合及有效利用當地之土地資源及不動產興關，由點的捷運場站開發，連接成捷運沿線的都市更新發展，由沿線的逐步都市改建，擴大成全面的都市再發展。

在都市設計理念的引導下，結合都市紋理及當地居民生活脈動，創造了當地居民、投資者及公部門三贏的局面，已成為目前最佳都市發展開發的典範。以下透過分析捷運聯合開發之特性及方式，結合影響房地產市場之要素，以瞭解捷運聯合開發於房地產市場之影響及重要性。

## 二、捷運聯合開發之特性及方式

想瞭解捷運聯合開發對當地房地產市場的影響，就必須先就捷運聯合開發之特性加以分析：

### (一) 捷運聯合開發之特性

1. 考量最有效使用原則以擬定開發用地範圍，而開發用地之擬定須考量以下因素：

- (1) 須與捷運工程完工通車營運時程配合
- (2) 面積規模是否達開發效益
- (3) 對鄰近土地利用之影響
- (4) 當地都市計畫及發展情形
- (5) 其他相關因素

2. 由政府責成主管機關主導開發

依「大眾捷運系統土地開發辦法」第九條所訂定：主管機關得依區域計畫法或都市計畫法之規定，就大眾捷運系統路線、場、站土地及其毗鄰地區，申請劃定或變更為特定專用區。因此公部門主管機關可透過市地重劃或區段徵收的方式取得開發用地，並在非都市土地使用管制或都市計畫土地使用分區管制之規定下進行開發。

3. 捷運聯合開發必須經都市設計審議通過

臺北都會區大眾捷運系統土地聯合開發案位於臺北市轄內者，須經臺北市政府核定其開發內容，如都市計畫有特別規定或符合都市設計審議規範者，並需送該府之都市設計審議委員會審議通過。而土地聯合開發案位於臺北縣轄內者，須依核定頒布之聯合開發計畫書或開發內容及管制規定，提送該府之都市設計審議委員會審議通過。

因此，捷運聯合開發時程須搭配捷運通車營運，基地面積須達一定規模以上，並須在符合都市計畫法令規範及都市設計審議之要求下進行開發。

## (二) 捷運聯合開發之方式

1. 從開發者來看，開發方式可分為主管機關「自行開發」或「聯合開發」。

所謂「自行開發」係指主管機關自行開發開發用地，以有效利用土地資源之不動產興闢事業；而「聯合開發」係指主管機關與私人或團體合作開發開發用地，以有效利用土地資源之不動產興闢事業。即公部門與投資者合作開發。

2. 從聯合開發大樓與捷運車站站體之關係來看，可分為「共構」及「分構」。

所謂「共構」係指聯合開發大樓結構體與捷運車站結構體為共同結合成一座完整的構造建築物；而分構係指聯合開發大樓結構體與捷運車站結構體為分別各自興建的構造建築物。

3. 捷運聯合開發與一般土地開發最大差異點為「捷運就在您身邊」。

無論共構或分構，捷運車站出入口或站體不是在捷運聯合開發大樓樓下就是在旁邊。

以上所述，反映了捷運聯合開發與一般土地開發之差異。

## 三、影響房地產市場之要素

影響房地產市場的要素可分為「房、地、產、人、天」，即「房價漲跌、地段變化、產品定位、客源客層、總體景氣」，如下圖 1。而捷運聯合開發對房地產市場之要素產生了正面影響，進而對當地房地產市場的發展產生了帶動的作用。首先對影響房地產市場的要素說明如下：

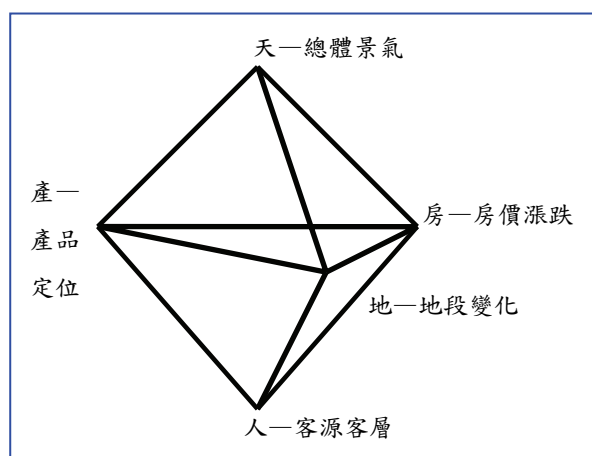


圖 1、「房、地、產、人、天」角錐關係圖

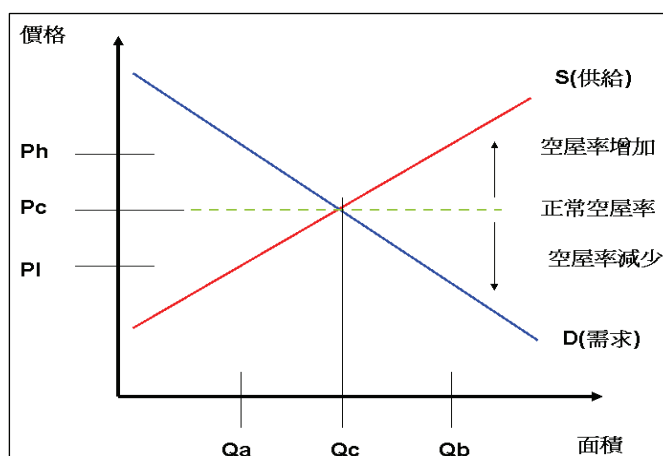


圖 2、房屋供需與房價關係圖

### (一) 房—房價漲跌

依經濟學理論，產品的價格是由市場上的供給和需求所決定。房地產也不例外，房價是由房地產市場的供給和需求所決定。當房屋需求過多而供給過少 ( $Q_a$ ) 自然房價上揚 (由  $P_l \rightarrow P_c$ )，而房屋供過於求時 ( $Q_b$ ) 房價自然下跌 (由  $P_h \rightarrow P_c$ )。

## (二) 地—地段變化

依房屋所在地的特性的差異，會反應在房屋的價值。而影響地段的要項如下：

### 1. 交通運輸

若地區之交通便捷，運輸順暢，則該地區地價必高。

### 2. 公共設施

若地區之市場、學校等服務設施配置良好，電力、上下水道、瓦斯、自來水等供給設施供應充足，變電所、汗水處理場、火葬場等嫌惡設施遠離，則該地區地價必高。

### 3. 生活環境

若地區之公園、綠地、兒童遊戲場充足，視野遼闊、活動空間廣大、景觀優美，則該地區地價必高。

### 4. 天然公害

若該地區常發生水災、地盤下陷等災變，噪音、空氣污染、水污染等公害嚴重，則該地區地價必低。

### 5. 土地管制

如地區之特別管制狀況，如使用種類、建蔽率、容積率、高度等，均將影響該地區之地價。另外住宅區特重居住環境，商業區特重經貿環境，若住商混合則須考慮動線區隔。

### 6. 其它房屋所在土地之個別因素如面積大小、面寬、深度、形狀、位置、坡度等。

## (三) 產—產品定位

不動產「產品定位」是以投資興建者或土地所有權人立場，針對特定目標市場之潛在客戶，決定其所持有的土地，應在何時、以何種方式、提供何種產品及用途，以滿足潛在客戶的需求，並符合投資興建者或地主的利益。所以產品定位的方式如下：

1. 以投資興建者或地主的立場為出發點，滿足其利益目的。
2. 以目標市場潛在客戶需求為導向，滿足其產品期望。
3. 以土地特性及環境條件為基礎，創造產品附加價值。
4. 以同時兼顧「規劃設計」、「市場行銷」、「財務效益」三者之可行性為原則，設計供需有效之產品。
5. 產品與都市未來發展接軌，即透過開發者、建築師規劃團隊及都市設計審議機制將產品與都市紋理結合，進而創造整體的城鄉美感。

以臺北市為例針對臺北市各新開發區，更新地區及其他特定地區的地域文化特性，市政府擬定有以下之都市設計準則來對應不同地區範圍內的開發行為，以保存、改善或創造居民活動及空間形式，以達維護優良的公共環境品質與生活空間及營造地域性的地區特性與風格。其都市設計要素如下：

### (1) 土地與建築物

- 最小建築基地規模
- 土地使用強度，建蔽率及容積率
- 容積獎勵及高度放寬規定
- 使用項目設定

- 院落規定
- 鄰棟間隔
- 建物高度
- 建築量體
- 建築型態及組織
- 基地地下層開挖規模
- 開放空間之留設

#### (2) 開放空間

- 指定公共開放空間區位、規模與形狀
- 指定建物牆面線退縮留設人行通道
- 指定公共人行步道寬度及連通
- 天橋及地下道地役權
- 通行步道及人行系統

#### (3) 都市紋理

- 建築物類型區位配置
- 公共建築物配置
- 公園與廣場之配置
- 歷史性建築物之保存與再發展

#### (4) 街道景觀

- 建築物視覺軸線
- 街道植栽及綠化
- 街道家具配置
- 公共藝術品設置
- 標示系統
- 照明系統
- 廣告物
- 屋頂設施美化

#### (5) 服務系統

- 停車空間
- 離街裝卸貨空間
- 垃圾存放空間
- 無障礙空間
- 主要商業活動節點間步行距離

#### (四) 人—客源客層

每個地區由於地域特性的不同，吸引不同的族群進駐，如信義計畫區、使館特區、敦化

商圈等等，因此地區之客源及客層往往有其特殊性。客源客層可從以下資料求得。

#### 1. 人口成長率

區內人口及戶數成長，對當地房地產市場供需有絕對影響。

#### 2. 職業或行業類別比例

區域居住人口從事之職業或行業，直接影響不動產價格及特性。

#### 3. 產業結構

產業結構資料與行業類別比例是相輔相成的。區域產業結構不斷提升，三級產業比

例隨之增加，會造成該區域對金融、服務等產業之需求，不動產之產品品質及機能也因此不同。

#### 4. 流動人口

區域內流動人口的多寡及特性，對基地產品定位有絕對影響。如流動人潮多，自然產生商機，適合規劃商業空間用途。

#### 5. 其它要素

如當地人口年齡、教育水準及家庭所得等。除以上要項外，更因滿足所訴求之相應客源及客層心理需求，如表 1：

表 1、購屋者心理需求表

項次	購屋者心理	需求
1	產品	更合
2	服務（客戶及售後）	更快
3	建材設備	更好
4	付款方式	更省
5	可使用空間	更大
6	公設比	更小
7	附加價值	更多
8	公共服務核	更少
9	品質	更高
10	價格	更低
11	週邊設施	更方便

### （五）天—總體景氣

房地產景氣可從房地產景氣指標來觀察，張金鶚等（1989）將房地產實質運作的生命週期區分為投資、生產、交易、使用等四個階段。如表 2：

表 2、購屋者心理需求表

房地產綜合景氣指標類	投資面	生產面	交易面	使用面
領先指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 國內生產毛額變動率</li> <li>● 貨幣供給額變動率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 銀行對營造業放款數變動率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 消費者物價指數變動率</li> </ul>	
同時指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 土地減建物買賣移轉登記件數指數</li> <li>● 基本放款利率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 建築執照面積</li> <li>● 房屋建築人數</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 預售與新建住宅平均推出個案表價變動率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 住宅使用率</li> </ul>
落後指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 營建股股價指數變動率</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 使用執照面積</li> <li>● 營造業員工平均薪資</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 買賣契稅件數</li> <li>● 土地增值稅額</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 房屋租金價格指數變動率</li> </ul>

依台灣房地產景氣動向季報(<http://www.abri.gov.tw>)對未來景氣持審慎樂觀的溫和發展。

### 三、捷運聯合開發對當地房地產市場之影響

捷運聯合開發對當地房地產市場之影響，經由上述分析可分為以下幾點：

#### (一) 房價方面

捷運聯合開發案具整體規劃且結合捷運交通便利性，此產品因相對供給少且具一定需求性，依房地產市場之供需原則其價格具有支撐及看漲的優勢。

#### (二) 地段方面

交通運輸系統除能帶動產業發展外，其「可計量效益」如計算乘客與貨物時間節省效益，與「不可計量效益」如增進交通安全與舒適，提高沿線土地使用價值，促進都會人口均衡分佈發展，改善沿線居民生活品質等價值更高。

而捷運聯合開發案具備交通便利的最大優勢，結合捷運、機踏車、公車及其它轉乘交通設施可快速通達至其它地區，且目前大眾捷運路網已經逐漸形成更寬廣的網絡，初期路網包括淡水線、新店線、南港線、板橋線、土城線、中永和線、木柵線、內湖線、小南門線等 9 線，後續路網包括新莊、蘆洲支線、南港東延段、信義線、松山線、環狀線第一階段、及中正機場線等 7 線，合計 16 線 134 站。

因此，房地產市場亦隨捷運系統之開拓而水到渠成、水漲船高，使當地房地產與交通脈動結合，縮短城鄉發展差異，進而創造最高之附加價值。

#### (三) 產品方面

捷運聯合開發案須經當地主管機關之核定及都市設計審議通過，透過都市設計結合都市紋理營造新建築風格，其間經由開發者、建築規劃設計團隊、及公部門的通力合作以創造優良都市環境品質，達到居民對生活空間的需求與願望，以使都市新風貌可以清楚的呈現及滿足居民的價值與夢想。

且捷運聯合開發案往往成為當地具示範性、地標性建築，並且依所在地差異而有不同的定位，商業性強的區域其定位就朝辦公大樓、商場、商務套房或複合型式；而住宅性強的區域其定位就考慮朝各類型如 2 房~4 房配置之多樣化住宅，量體規模大的開發案除住宅配置外更可搭配日常生活百貨之商場或服務住宅之其它設施等來定位。

#### (四) 客源客層方面

「捷運在樓下，到站就到家」即為購買捷運聯合開發案之購屋者最強的購買動機。由於捷運站設站位置多位於市區精華地區或偏遠地區人口密集處，因此往往吸引上班族、投資客或生活步調快速的族群的青睞。

因此，當捷運路網由市中心往市郊外延伸的同時，也帶動了居住人口往市郊遷移及成長，長期來看有助城鄉發展平衡。

#### (五) 總體景氣方面

捷運聯合開發案由於產品具特殊性及差異化，因此與一般土地開發案比較，在房地產景

氣波動循環過程中，受到房地產景氣之領先、同時及落後指標如區域的不動產供給量過多等的負面影響相對較小。

此外捷運聯合開發案在公部門徵求投資者時會先進行投資者之開發及財務能力加以審核，通過後再進行建築規劃及投資開發等的審查以確定投資開發者，同時不論捷運聯合開發案規模大小都必須經過都市設計審議通過，所以捷運聯合開發案能進行開發興建在投資者及建築規劃團隊都是經過「嚴選素材、層層把關」。

因此在房地產景氣較差時，捷運聯合開發案之產品不論預售或先建後售，相對具有抗跌性及穩定性；而房地產景氣較佳時，其產品銷售表現自然亮麗。

## 五、結語

捷運聯合開發案由於是公部門主導，參與開發除地主外還有投資者、聯合開發大樓及捷運場站之建築規劃設計團隊及營造施工團隊，如聯合開發案牽涉公益設施回饋當地政府更需結合地方公益需求，比較一般土地開發案其時程更長、投入之人力、財力、物力更多、所需整合營建介面也更為複雜，也因此捷運聯合開發大樓於當地房地產市場往往具有一定程度之代表性及示範性。

經由上述分析，可更清楚瞭解捷運聯合開發案於當地房地產市場之影響，展望未來，隨著後續路網的開通，捷運車站的設立帶來交通的便利，更能促進當地人口及產業發展，而捷運聯合開發大樓在公部門、投資開發者、地主、營建團隊及都審專家學者的通力合作下必能帶動當地城鄉發展，展現新技術、新方法及新挑戰，成為房地產開發模式的典範。

## 參考文獻

1. 姜堯民（民 90）「不動產投資—理論與實務」，新陸書局。
2. 張玉貞、張宗銘、樓翠珍、黃銘顯（民 82）「產品定位實務」，基泰管理顧問。
3. 蕭江碧、張金鶚、林秋瑾等（民 95）「台灣房地產景氣動向季報」，內政部建築研究所編印，第一季季報。
4. 顏炳立（民 83）「不動產投資與估價」，永然文化。