

南華大學

財務金融學系財務管理碩士班碩士論文

A THESIS FOR THE DEGREE OF MASTER OF BUSINESS ADMINISTRATION

INSTITUTE OF FINANCIAL MANAGEMENT

NAN HUA UNIVERSITY

大型交通運輸系統對嘉義站區房價影響之研究

IMPACT OF LARGE-SCALE TRANSPORTATION SYSTEMS ON THE REAL

ESTATE PRICES OF CHIAYI STATION AREA

研究生：賴素英

GRADUATE STUDENT: LAI SU-YING

指導教授：張瑞真 博士

ADVISOR: CHANG JUI-CHEN, Ph.D.

中華民國 103 年 6 月

南 華 大 學

財務金融學系財務管理碩士班

碩 士 學 位 論 文

大型交通運輸系統對嘉義站區房價影響之研究

Impact of Large-scale Transportation Systems on the Real Estate Prices of
Chiayi Station Area

研究生：賴素英

經考試合格特此證明

口試委員：洪萬吉
賴丞坡
張瑞真

指導教授：張瑞真

系主任(所長)：賴丞坡

口試日期：中華民國 103 年 5 月 27 日

版權宣告

本論文之內容並無抄襲其他著作之情事，且本論文之全部或一部份並未使用在申請其他學位論文之用。



謝辭

我書桌上一直擺著一張可愛小卡片上面有這段話：(一個人不管學歷有多高，兩樣東西不能少，一、求知慾 二、良好的學習習慣與態度)；碩專班學歷完成後我仍然，要以此勉勵自己認真不斷學習，快樂分享與回饋。

無限的感恩與感謝我親愛的指導教授張瑞真博士，從答應收我為徒兒開始對我，不離不棄，教導有方、耐心、細心、專業的指導我，當我面臨工作與學業最低潮時，總能適時伸出援手鼎力相助，給我最溫暖的鼓勵與關心、從來不給我任何壓力，特別每次與老師見面請益論文，老師總讓我如沐春風的感覺；平常上課老師準備相當豐富新穎的教案，敬業樂群的工作態度，堪稱教界典範。

還要感謝所長賴丞坡博士及李怡慧博士，口試委員洪萬吉博士。所長的指導與勉勵，就像一盞明燈照亮這兩年求學路、讓剛進財管所時茫然無知的我有信心、有希望繼續向前行，直到畢業。怡慧老師在財務研究方法，親切實務、深入淺出的教學方式讓我佩服讚歎，不厭其煩的傳授給我很實用的技能對我論文有很大的幫助。洪萬吉老師及賴所長對論文建議與指正，讓論文能更臻於順暢、更好；還有曾經指導過我的財管所老師們，謝謝您們專業用心的傳授財務管理知識與技能。

細數這兩年來的點點滴滴…感恩立江班代，這兩年對我們班上辛苦的服務。謝謝志平在修習相同課程時，能載我上下學，還有宗慶知道我怕天暗，當我放學落單時感謝你貼心的陪伴，求學路上有伴真好，我可愛的 11 位同學們，有您們真好，這兩年的假日因為有您們一起學習，生活變的精彩、充實、大家相互鼓勵互相幫忙，將成為美好的回憶了。最後感謝我的先生與兩位小孩，這兩年先生承擔起大部分家事，兒女們也各盡其職，讓我能無憂無慮的工作與求學，女兒也是我 PPT 報告編輯的小老師。再次感謝所有幫助我的師長、同學、好朋友、好同事、好客戶們，因為有您們照顧與牽引才能讓我順利完成學業，今後我會更謙卑與專業將所學財務管理知識技能運用於工作分享與回饋更多的親友與保戶。

素英 謹誌於南華大學

南華大學財務金融學系財務管理碩士班

102 學年度第 2 學期碩士論文摘要

論文題目：大型交通運輸系統對嘉義站區房價影響之研究

研究生：賴素英

指導教授：張瑞真 博士

論文摘要內容：

大型交通運輸建設，對都會區周邊房價之影響，早期文獻所進行驗證的實證資料，多直接採用高鐵站周圍住宅買賣成交案例，並未控制高鐵站區與台鐵站區間地區差異。因此本研究擴大研究期間以高速鐵路通車後之時間(2007/01/05-2012/07/31)，探討嘉義高鐵站與台鐵站其周邊房價之差異。實證結果顯示，實證樣本距離愈接近嘉義高鐵站，房價愈高，具有明顯正向的資本化效果；台鐵站並無正向資本化效果；嘉義高鐵站與台鐵站周邊房價有顯著差異，顯示大型交通運輸建設對站區周邊房價影響大多反應於營運前期。

關鍵詞：房價，嘉義站區，大型交通運輸系統

Title of Thesis : Impact of Large-scale Transportation Systems on the Real Estate

Prices of Chiayi Station Area

Name of Institute: Institute of Financial Management, Nan Hua University

Graduate date: July 2014

Degree Conferred: M.B.A.

Name of student: Lai Su-Ying

Advisor: Chang Jui-Chen, Ph.D.

Abstract

The construction of large-scale transportation systems showed impact on the house prices of surrounding metropolitan area. Majority of early empirical studies have only compiled the data from residential Transaction cases surrounding the high-speed rail stations. The regional and interval differences between the high-speed rail stations and the Taiwan Railway stations were not taken into account. Therefore, this study expanded the study period, collected the data from the inauguration of high-speed railway (2007/01/05-2012/07/31) to investigate the differences in house prices of the surroundings of Chiayi Taiwan High Speed Rail Station and Chiayi Taiwan Railway Station. The empirical results show that the closer from Chiayi High Speed Rail Station, the higher the house prices, with a significant positive effect of capitalization. However, there is no positive effect of capitalization on Taiwan Railway Station. Furthermore, Chiayi Taiwan High Speed Rail Station and the prices are significantly different Chiayi Taiwan Railway Station, the impact on the house prices of the surrounding area of transportation station mostly reflected on the early period of operation.

Keywords : Real Estate Prices, Chiayi Station Area Station, Large-scale Transportation Systems

目 錄

論文口試委員審定書.....	I
版權宣告.....	II
謝 辭.....	III
論文摘要內容：.....	IV
Abstract.....	V
目 錄.....	VI
表目錄.....	VIII
圖目錄.....	IX
附表目錄.....	X
第一章緒論.....	1
第一節 研究背景.....	1
第二節 研究動機.....	3
第三節 研究目的.....	4
第二章 文獻探討.....	7
第一節大型交通工具與房地產相關文獻探討.....	7
第二節 特徵價格理論相關文獻探討.....	10
第三節 文獻探討小結.....	11
第三章 研究方法.....	13
第一節 資料來源與研究期間.....	13
第二節 特徵價格法.....	14
第三節 變數選取與定義.....	15

第四章 實證分析.....	17
第一節 基本統計量分析.....	17
第二節 迴歸結果.....	21
第三節 嘉義高鐵與台鐵站各年度房價差異分析.....	24
第五章 結論與建議.....	27
註釋.....	28
參考文獻.....	29



表目錄

表 3-1 嘉義高鐵站與嘉義台鐵站樣本時空資料分佈	13
表 3-2 影響嘉義站區域房價相關變數設定說明	16
表 4-1-1 嘉義高鐵站相關房價樣本基本統計量	17
表 4-1-2 嘉義台鐵站相關房價基本統計量	18
表 4-1-3 嘉義高鐵與台鐵站相關房價總樣本基本統計量	19
表 4-1-4 嘉義高鐵與台鐵站各年度房價平均數彙整表	20
表 4-2-1 嘉義高鐵站區房價迴歸分析之結果	21
表 4-2-2 嘉義台鐵站區房價迴歸分析之結果	22
表 4-2-3 嘉義高鐵與台鐵站相關係數	23
表 4-3-1 嘉義高鐵站區與台鐵站區平均數差異 T 檢定	24
表 4-3-2 嘉義高鐵站區與台鐵站區全樣本迴歸分析之結果	25
表 4-3-3 嘉義台鐵站區與高鐵站區房價於各年度迴歸結果	26

圖目錄

圖 1-1 研究流程圖 6



附表目錄

附表 1-1 嘉義高鐵與台鐵距離區位劃分	32
附表 2-1 嘉義高鐵與台鐵站 2007 年度樣本房價樣本基本統計量	34
附表 2-2 嘉義高鐵與台鐵站 2008 年度樣本房價樣本基本統計量	35
附表 2-3 嘉義高鐵與台鐵站 2009 年度樣本房價樣本基本統計量	36
附表 2-4 嘉義高鐵與台鐵站 2010 年度樣本房價樣本基本統計量	37
附表 2-5 嘉義高鐵與台鐵站 2011 年度樣本房價樣本基本統計量	38
附表 2-6 嘉義高鐵與台鐵站 2012 年度樣本房價樣本基本統計量	39
附表 2-7 2007 年嘉義高鐵站區與台鐵站區房價迴歸分析之結果	40
附表 2-8 2008 年嘉義高鐵站區與台鐵站區房價迴歸分析之結果	41
附表 2-9 2009 年嘉義高鐵站區與台鐵站區房價迴歸分析之結果	42
附表 2-10 2010 年嘉義高鐵站區與台鐵站區房價迴歸分析之結果	43
附表 2-11 2011 年嘉義高鐵站區與台鐵站區房價迴歸分析之結果	44
附表 2-12 2012 年嘉義高鐵站區與台鐵站區房價迴歸分析之結果	45

第一章緒論

第一節 研究背景

大型交通運輸建設，因其便利性提升，會直接影響交通效益、促進經濟繁榮與地區發展、站區周邊土地使用型態改變及對不動產價格提升影響一直是被關注的焦點。台灣的鐵路運輸事業始於清代，四通八達的鐵路網總長曾將近5,000公里，包括國有鐵路及各種產業鐵路等皆深入大小鄉鎮。二次大戰後，由於公路建設興盛，2003年時僅存1,496公里。不過，隨著環保意識抬頭及解決都市交通問題的需求，自1990年代開始又將陸續增建新的軌道系統。尤其在人口稠密的西部都會區，鐵路運輸始終是極為重要的交通方式之一。儘管台鐵車站周邊因開發較早，建案用地取得不易，對通勤族而言，仍因生活機能便捷緣故，成為購屋優先首選。尤其台鐵車站周邊生活機能完整，公路運輸大眾捷運系統脈絡成形，在交通利多帶動下，房價表現不輸開發中的新成屋。

隨著交通運輸的需求持續增加，1987年台灣鐵路管理局進行台灣西部走廊興建南北高速鐵路可行性研究，1996年開始正式啟動台灣高速鐵路之興建營運工作。後因經費財源開發方式改由民間興建，1999年3月開始高鐵興建工程。於2007年2月正式通車後，逐漸成為台灣西部重要的長途運輸工具之一，亦為台灣軌道工業指標。目前每日南北向有123至146班次，平均日載客量目前已經達到12萬人，周末與連續假期更有每天15、16萬人次，2010年8營運人數突破第一億人次，2012年12月營運人數突破第二億人次。

Anderson, et.al. (2008) 研究的結果顯示，台灣高鐵的通車後，對不動產價格的影響不具顯著性，因其研究資料只分布在通車後不足1年的時間之內，但是對交通便利通勤、生活型態、產業發展方面的影響是日益增加，一般消費者在使用

高鐵經驗缺乏及投資者預期風險管理等因素，使實證結果顯示不動產價格變化有限。李元媛(2009)探討高速鐵路對都會區房價之影響—以新竹、台中彰化、以及台南都會區為例；桃園中壢都會區以市中心的距離變數，影響交易價格較大，而高鐵站卻無顯著的影響，高鐵的使用率無預期中來得高，因此還是以是市中心的影響為最顯著。新竹次都會區也是以市中心距離為影響最大，其次為科學園區而高鐵站影響程度為最低，台中彰化都會區以市中心的距離為最顯著，其次為高鐵站，因台中近期的大量建設及開發，吸引許多投資的機會及商機，以市中心和高鐵站最有誘因，因此有較顯著的影響，中部科學園區的設置營運，吸引大量的就業人口；高速鐵路通車，科學園區的設立會給地區各項利多的刺激，讓都會區有新的轉型契機，讓此地區的社會經濟等方面條件會比其他縣市來得有優勢。而嘉義次都會區的狀況也相同，因高鐵都邊無完善的開發，因此吸引力相較市中心不足，因此目前還是以市中心的距離影響交易價格較為顯著。台南都會區也是以市中心的距離較為顯著，高鐵的區為較為偏遠，因此其開發效益不高，因此目前高鐵站及周邊的開發效益不大，房地產交易的情況並無預期中熱絡。

嘉義地區也因為高鐵站位置較為偏遠，其初期使用率也不高，吸引開發投資的誘因較少，但高鐵特定區周邊完整開發後，其影響效益是可被期盼的。如嘉義BRT耗資約新台幣6億元是全國第一條公車捷運建設，嘉義BRT全線分為「主線」、「嘉義市區延伸線」及「嘉義縣治銜接線」。「主線」全長約為15.71公里，該路線雙向將各撥出一個專用車道專供BRT車輛行駛，其中「高鐵嘉義站」至「台鐵嘉義站後站」是有別於台北、和高雄之另一種捷運系統。而長期以來鐵路造成市區切割以及短途運輸效率不彰等問題，政府與台鐵陸續推出十數項捷運化計畫，預定在西部都會區內增設車站、增加班次以及鐵路立體化方式因應，如嘉義市區鐵路高架化就是屬於新十大建設的台鐵捷運化計畫。期能達到台鐵、高鐵、捷運三鐵共構效應，無形中帶動區域房價走勢。

房仲業者表示，其實台鐵、高鐵周邊住宅房價相對便宜，目前多數台鐵、高鐵站區周邊房價，近三年來多有 3 到 4 成漲幅，表現亮眼，預料未來台鐵宅、高鐵宅將持續吸引民眾進住，並帶動區域房價。以台鐵來說，目前北部幾個熱門的台鐵房市區，如汐科站、樹林站、桃園站，自 2010 年至今，房價就多有 2 到 3 成的漲幅，其中桃園站短短 3 年更漲了 39%，漲幅不輸大台北熱門捷運站。高鐵情況也一樣，板橋、桃園、新竹、台中、高雄高鐵站周邊住宅的平均房價，3 年來一樣都有 2 到 3 成漲幅。本文將以台灣高速鐵路與台灣鐵路嘉義站區為研究範圍，探討大型交通運輸系統對嘉義站區房價之影響。

第二節 研究動機

大型交通運輸建設直接影響地方發展趨勢、改變土地使用型態、進而影響周邊房價、也會影響地區之發展，而高速鐵路是台灣近年來最大型交通運輸系統，高鐵通車之後影響了人們的運具選擇之行為，進而影響房屋價格的變化，而高速鐵路較直接的影響以房價較為顯著。高鐵站的區位影響了使用率，也影響了周邊的開發效率，以距離來看許多高鐵站的站區並不是因為通勤使用而設立，如台鐵嘉義站距離高鐵站 15.71 公里，因此在轉乘上並不是相當的便利會降低其通勤的易達性。其周邊的地價也相較市中心也較低，高鐵的設置區位影響高鐵的使用率。嘉義地區也因為高鐵站位置較為偏遠，其使用率也不高，吸引開發投資的誘因較少，但高鐵特定區周邊完整開發後，如其影響效益是可被期盼的。因此嘉義 BRT 公車捷運系統的建置主要作為嘉義市區與高鐵嘉義站的聯繫運輸系統，可分為主線(15.71km)、嘉義市區銜接線(4.72km)與嘉義縣治銜接線(9.22km)，長共 29.65 公里，沿途設 18 車站。

以往許多文獻證實高鐵系統在正式營運前或營運初期，對車站周邊不動產具

有明顯正向的資本化效果，且此效果與高鐵站距離增加而呈反比，但未探討高鐵系統已營運相當時間後，都會區不同區位（嘉義高鐵站、嘉義台鐵站）之周邊房價之影響因素為何？且早期文獻所進行驗證的實證資料，多直接採用高鐵站周圍住宅買賣成交案例，並未控制高鐵站區與台鐵站區間地區差異。

此外，過去文獻發現(李元媛 2009)捷運系統對於房價的影響，會隨時間與區位不同而有明顯的差異，但其研究期間為 2007 第一季至第四季資料，而本研究擴大研究期間，將以高速鐵路通車後(2007/01/05-2012/07/31)一段時間各站區其周邊的房價是否隨時間與區位不同而有明顯的差異？由於嘉義大型運輸建設主要有早期設置的台鐵與近年來設置的高鐵嘉義站區，故此，本研究首先探討高速鐵路對嘉義都會區房價之影響？其次探討台鐵系統對嘉義站區房價之影響？最後再比較嘉義高鐵站區與台鐵站區周邊房價的差異？以期助於政府評估大型交通工具的資本化效果，並提供不動產開發商或一般民眾在進行不動產投資決策時的區位選擇參考。

第三節 研究目的

根據過去學者(王東山 2007；張勝翔 2008；李元媛 2009；彭建文、楊宗憲和楊詩韻 2009；胡志平 2010)研究高鐵或捷運系統對房價影響，大多以大都會區，如台北、桃竹、台中、台南、高雄等為研究範圍，其研究期間也大部分以站站區營運前或初期，本研究認為大型交建設置區位影響使用率與投資開發誘因，但營運一段期間周邊銜接系統完整開發後的研究較少，因此本研究將以嘉義高鐵與台鐵周邊房屋價格來探討營運後對房屋價格是否有造成顯著影響，故本研究目的有下列三項：

- 一、 探討高鐵系統對嘉義站區周邊房價影響效果。
- 二、 探討台鐵系統對嘉義站區周邊房價影響效果。

三、 比較嘉義高鐵站與嘉義台鐵站周邊房價之差異。

本文分為五章，第一章為緒論，包含研究背景、動機和目的，第二章探討大型交通工具與房地產、特徵價格等相關文獻，第三章研究方法，包含資料來源、特徵價格法和相關實證變數，第四章資料分析與實證結果，第五章結論與建議。

本研究主要流程圖如表 1-1 研究流程圖，首先說明研究研究背景及研究動機與未來研究方向及研究目的之後，即藉由國內外文獻回顧與探討有關高鐵與房地相關文獻，大型交通工具與房地產相關文獻，特徵價格理論相關文獻探討。第二階段研究架構，研究方法包括收集樣本資料與整理，特徵價格法，變數選取與定義。第三部份對於實證基本資料描述性統計分析與實證結果分析，最後總括本研究結論與建議。



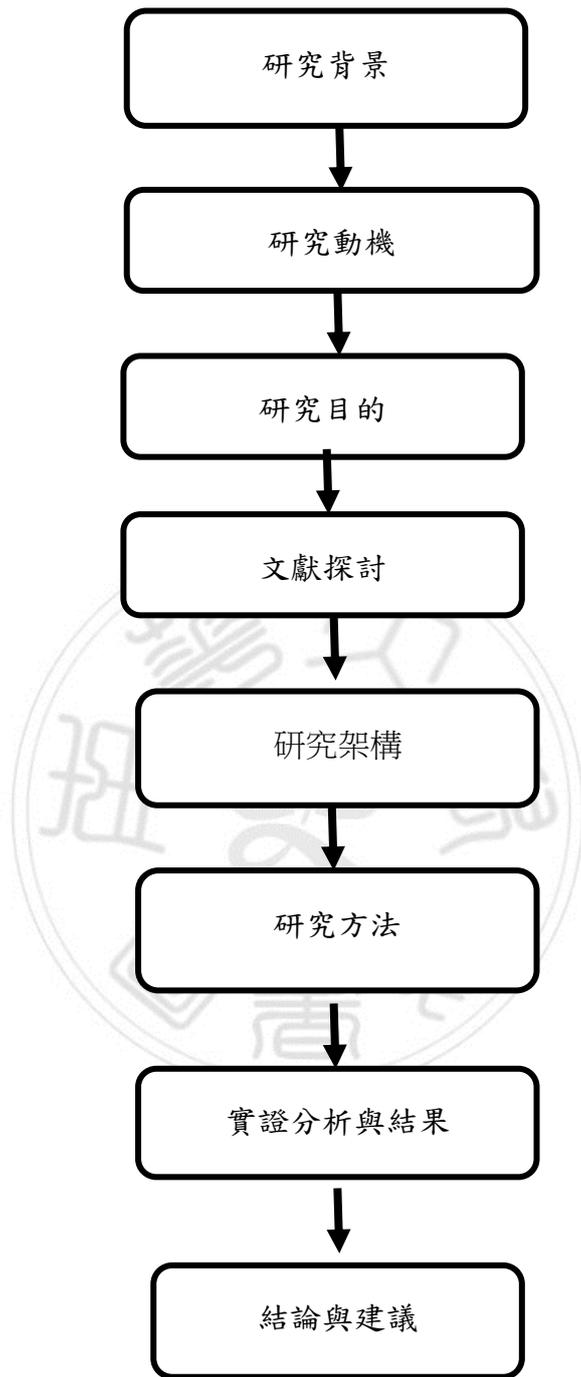


圖 1-1 研究流程圖

第二章 文獻探討

根據過去文獻發現，重大交通建設會影響都市的發展，因為高鐵與捷運交通系統對其週邊不動產可及性提升，其便利性會透過資本化效果反應於不動產價格中。本研究除了探討高鐵、台鐵系統對嘉義站區對周邊房價的影響，並比較其週邊房價之差異。除了交通建設的影響外，更重要的是房地產的發展趨勢及影響原因。

回顧過去的文獻，檢視與高鐵與捷運、台鐵相關的研究議題，將文獻探討分二大部分，第一為大型交通工具與房地產相關文獻；第二為特徵價格理論相關的文獻回顧，其中主要選取研究與房價相關的論文期刊，主要在這些相關的文獻建構了許多探討房價之變數。

第一節 大型交通工具與房地產相關文獻探討

王東山（2007）高速鐵路通車後發現，中部科學園區的設置營運，吸引大量的就業人口；，台灣西岸一日生活圈形成，拉近城鄉的距離；新市政中心開發，造成建商推出很多新建案，帶動地價上漲，人口成長，房地產市場買氣，均為影響台中市房地產市場發展的重要因素。

林建亨（2008）研究結果顯示，直線型函數為最適房屋特徵價格模型，影響房屋總價最顯著的特徵為房屋面積；雙邊對數型函數為最適土地特徵價格模型，影響土地單價最顯著的特徵為臨街關係。南科影響的空間範圍約在4 公里內，顯示南科對房地產主要影響空間在於善化與新市，「交易時間2005 年後」則為正向影響。

黃俊傑（2008）建構房地產景氣的時間序列模型（ARIMA Model），以台

灣地區、台北縣市、台中縣市、台南縣市和高雄縣市歷年的建照執照核發情形為主要變數，配合歷年貨幣總計數(Monetary Aggregates)之經濟資料作為解釋變數，研擬房地產景氣模型。透過時間序列建構轉換函數模式，以核發建築執照樓地板面積作為反應變數，貨幣總計數M2 作為解釋函數，從1982 年至2007 年第二季，共102 筆資料進行實證分析，經過計算之後，台灣整體房地產景氣持續攀升，並可大致分出短期週期約3 季至1 年就反應波動，中長期約為5~7 年，長期反應要到25 年才有明顯的週期波動，依照景氣週期理論，台灣整體的房地產景氣還在擴張波段中。

張勝翔(2008)探討高速鐵路新竹站營運，對場站周邊地區房屋交易價格具顯著正向影響性，其邊際價格為103.942 萬元。根據線性規劃預測基礎，本研究地區之房屋交易價格，未來將顯著持續提升，而年增率約為243.664 萬元/年；而公共設施屬性影響部分以變數「距加油站之最短距離」對房價之影響程度最大，而變數「距經國大橋之距離」對房價之影響程度最小。公共設施營造規模之大小，並未與其房價影響效益成正比；而在迴歸方法應用部分：模糊迴歸-線性規劃法，無法取得複迴歸型中，所有變數之模糊迴歸係數。故對於其應用於房屋特徵價格迴歸式之部分，產生重要限制。

李元媛(2009) 研究發現： 1.高鐵對都會區房價並不都是呈現顯著影響，高速鐵路對於桃園中壢都會區、新竹次都會區、台中彰化都會區以及嘉義次都會區有顯著之影響，而台南都會區的影響並不顯著。雖然高鐵這項重大建設是個投資的機會，可帶給地區再發展的契機，但因為其周邊的基礎設施以及在區位上的影響，並不是相當有吸引開發的優勢，因此在短期內高鐵影響因素並不顯著，其發展現況與研究預期成果相為符合。2.高鐵區位的設立會影響高鐵的使用率，對於各都會區也有不同的影響程度。高鐵站的區位影響了使用率，也影響了周邊的開發效率，以距離來看許多高鐵站的站區並不是因為通勤使用而設立，如新竹市距離高鐵站6.7公里、台中市距離高鐵站15.8公里、台南市距離高鐵站29.1公里，台

中和台南距離高鐵站都相距在15公里以上，因此在轉乘上並不是相當的便利會降低其通勤的易達性。其周邊的地價也相較市中心也較低，高鐵的設置區位影響高鐵的使用率。而桃園中壢都會區因台鐵比高鐵更為便利及便宜因此其使用率也不高，因此也影響了高鐵的使用率，因為沒有大量的人潮及商機可以刺激高鐵周邊的開發，目前來說，高鐵區位對於高鐵的使用率及開發有相當的影響程度。嘉義地區也因為高鐵站位置較為偏遠，其使用率也不高，吸引開發投資的誘因較少，但高鐵特定區周邊完整開發後，其影響效益是可被期盼的。

胡志平(2010) 研究發現：1.高速鐵路新竹車站通車營運後，對車站地區住宅交易價格在顯著性 10%下為正向影響，其邊際價格為299萬元。2.在顯著性10%時，相關屬性中屋齡、與高鐵車站距離及與新竹縣體育館之距離等變數為負向影響；樓層、樓地板面積及與地區加油站之最短距離為正向影響。

國內有關捷運系統對於不動產價格影響的文獻回顧，馮正民等 (1994) 發現捷運路線在設計與興建時期不動產價格即明顯上升，並與車站距離呈現反比現象，在路線形式方面依序為地下型、高架型、地面型，在車站位置方面依序為市中心、邊緣區、郊區，在土地使用類型方面依序為辦公室與商業使用、混合使用、住宅，南港線、新店線與木柵線均呈現車站地區不動產價格變動較沿線地區敏感的特性，但淡水線的變動趨勢則較一致。

洪德洋與林祖嘉 (1999)發現捷運營運後車站影響範圍內的不動產價格顯著高於其他地區，且至車站實際距離與不動產價格呈現顯著負向關係。

林楨家與黃志豪(2003)及Lin與Hwang (2004) 發現面積、屋齡及公共設施距離之特徵價格在捷運營運前後發生顯著變化，且會因車站型式與區位、住宅型式與使用分區等條件而有不同。

彭建文(2009) 研究發現：捷運站周圍 (151 ~ 300公尺) 與非捷運區 (距捷運站301公尺以上) 之特徵價格均顯著下降，捷運站區房價較捷運周圍(151 ~ 300公尺)增加44 萬元，而較非捷運區 (301 公尺以外) 增加109 萬元，顯示不動產價

格會隨與捷運站距離增加而遞減。研究發現捷運系統對於房價的影響，會隨時間與區位不同而有明顯的差異。

江穎慧與張金鶚(2012) ，以一般迴歸模型與Spline迴歸模型重新檢驗捷運對於周邊不動產價格之影響。應用Spline迴歸模型與空間迴歸模型，並控制空間自相關因素。實證結果捷運對房價確有正向影響，與捷運車站較短距離（約300公尺內）時，捷運車站之非線性效果明顯，過去研究作法估計所得之平均效果並未能有效捕捉此效果。而各分區呈現之結果，顯現出捷運的房價影響區位差異僅存於市中心與市郊，兩區原有之大眾交通運輸成熟程度不同，與區內發展條件之差別，造成對捷運可及之依賴程度不同，應為該影響效果差異的主要原因。

第二節 特徵價格理論相關文獻探討

張佑川(2004)根據實證研究結果，提出地下街店舖規劃的策略建議，在區位選擇方面，應將地下街規劃在地面公告現值較高或鄰近捷運站出站人數較多的區域；在店舖配置方面，在總面積不變的情形下，應採用小面積的店舖單元設計；在地面發展方面，應配合地下街的設置，檢討地面土地使用分區計畫與管制，使捷運地下街能成功經營。

王恭棋(2005)建構地區性房屋銷售價格指數，作為地區性房屋市場業者比較之用，利用Box-Cox 轉換對房價所作的非線性函數關係之研究，所提出結論，認為在大多數情況下，房價模型的非線性關係顯著。

曾智偉(2006)以台北捷運南港線與市民大道為實證研究，在結論提出快速道路對於房價產生較多的負面影響。為共同影響區域受捷運的影響較為明顯。捷運與快速道路對於沿線房價的影響有顯著差異。

Bowes 和 Ihlanfeldt (2001) 應用特徵價格法探討車站對房地產價格的影響，研究範圍為亞特蘭大採用其1991 到1994 年間的房屋價格來進行實證分析，

其中變數包含房地產自身屬性、區位條件以及服務業就業密度等。研究成果顯示，車站地區因可以減少旅行成本、商業活動增加，因此房地產價格上揚，但同時亦會增加犯罪率，對房地產價格造成負面影響。

Sabyasachi 和Thomas(1998) 探討獨棟房屋的交易價格其空間自相關。以得克薩斯州的達拉斯為實證地區，發現有力證據表明，空間自相關的特徵殘值為單一家庭財產位於半徑1200 米內。

Eric 和Piet(2006)使用1985~2001 長達17 年的房屋交易價格，其數據包含全荷蘭共50 幾萬筆樣本資料。該研究發現與一般我們認為的房價影響之因素，約比平均價格貴25%之房價大都分佈在車站距離15 公里或更遠的地方，一般而言距離車站的房價較貴，但在此研究發現噪音會成為影響房屋距離鐵路較遠的原因之一。Ghebregziabihier 和Jasper(2008) 以1983~2005 年的全荷蘭辦公租金的資料，探討荷蘭辦公大樓的租金房屋特徵函數。

第三節 文獻探討小結

由上述文獻回顧可發現，高鐵與捷運系統對周邊不動產價格有正面影響，於國內外文獻對此多持肯定看法；而對於關於區位差異之討論，高鐵與捷運車站座落地區發展條件不同，對於房價之影響亦應當有所差異，無論在車站周邊定義範圍或時間與區位不同應有所差異。就以往文獻多數探討捷運與高鐵周邊房價，研究樣本取樣期間大多為通車前營運後一年的資料，本研究樣本延長本取樣期間，即研就期間為5年7個月，以觀察高鐵與台鐵等大眾運輸工具對嘉義地區房價之影響。再者，過去文獻探討台鐵的周邊房價相關文獻不多，本研究參考彭建文(2009)以人工判讀方式，將樣本依高鐵車站與台鐵車站之實際距離區分。表附錄 1-1 將嘉義高鐵與嘉義台鐵距離區位劃分，是以 Google 網站的 Google earth 分別測出高鐵站區與台鐵站區之實際距離，再將從樣本中以人工判讀其所屬 0~500 公尺、

501~1000 公尺、1001~1500 公尺、1501 公尺以上等四種歸類。嘉義高鐵站為新開發站區，週邊保留未開發土地很多劃分較容易，嘉義台鐵站周邊開發已相當成熟，在區位劃分工作相當繁瑣。藉以評估高鐵站區與台鐵站區對房價的影響是否有顯著差異。因此本研究將以高速鐵路通車後(2007/01/05-2012/07/31)一段時間，探討嘉義高鐵站區和台鐵站，其周邊的房價是否隨時間與區位不同而有明顯的差異。



第三章 研究方法

第一節 資料來源與研究期間

為探討高鐵系統與台鐵系統對嘉義站區房價影響，採用地政司網站上所
提供嘉義高鐵站周邊太保市 317 筆與朴子市 344 筆及嘉義台鐵站周邊之嘉義市房
價 3572 筆，總計 4233 筆，研究範圍從 2007 年第一季~2012 第三季之房屋交易
價資料。藉以了解高鐵系統營運相當時間後，周邊房價與之影響因素為何？由於
嘉義高鐵站位置較為偏遠，為了轉乘方便，政府機關設立主線 BRT 接駁交通運
輸由高鐵站直達嘉市台鐵站，因此本研究探討台鐵系統對嘉義站區周邊房價影響
效果？並檢驗此段期間嘉義高鐵站與台鐵站週邊房價是否有顯著差異？

表3-1 嘉義高鐵站與嘉義台鐵站樣本時空資料分佈

單位：筆數

年度	全體樣本	嘉義高鐵站	嘉義台鐵站
2007	648	89	559
2008	957	109	848
2009	829	119	710
2010	701	116	585
2011	772	144	628
2012	326	84	242

資料來源:地政司網站提供；本研究自行整理

第二節 特徵價格法

本研究將以特徵價格函數建構迴歸模式。首先探討高鐵嘉義站區對其周邊房價影響效果，其次探討台鐵系統對嘉義站區周邊房價影響效果，最後探討嘉義高鐵站與台鐵站週邊房價是否有顯著差異。

過去研究探討交通工具對於房價影響的文獻來看，由於特徵價格法 (hedonic price model) 簡單、使用方便、且經濟涵義較為明確，在函數形式與變數設定方面，以往文獻多採用 linear、log-linear 兩種特徵價格函數形式，本研究參考彭建文、楊宗憲和楊詩韻(2009)以住宅交易總價 (P) 為應變數，並同時考量樣本的建物屬性 (X_i)、區位屬性高鐵距離(Z_j)、台鐵距離(C_j)以及時間因素 (T_k) 的影響，其設定方程式如下式：

$$P = \alpha_0 + \sum_{i=1}^n \alpha_i X_i + \sum_{j=1}^m \beta_j Z_j + \sum_{k=1}^i \gamma_k T_k + \varepsilon$$

α_0 為截距項， α_i 為建物屬性的迴歸係數， β_j 為區位屬性的迴歸係數， γ_k 為時間控制係數， ε 為干擾項

有關「面積平方」與「屋齡平方」對於不動產價格的影響符號判斷，除從邊際效用遞減法則 (law of diminishing utility)、建築物經濟折舊，以及都市更新的實質選擇權 (real option) 價值等觀點進行分析外，主要參考以往相關實證研究的結果進行綜合判斷，Sirmans 等(2005)曾針對以往特徵價格法相關實證研究，進行非常詳細的回顧與比較，從該文的系統整理結果，可發現「面積平方」確實對於房價有負面顯著影響，而「屋齡平方」則有顯著正面影響。

環境因素部分包含樣本坐落區位及與高鐵場站距離等兩個變數。區位變數主要控制都會區中不同發展程度場站對於房價的影響，高鐵嘉義站其主線 BRT 路線到台鐵嘉義站通過兩個行政區嘉義線太保市與嘉義市，是連結高鐵與台鐵區間之交通幹道。本研究認為設置各行政區變數過於繁雜且不易解讀，故參考馮正民等 (1994) 以區分為發展成熟的市中心台鐵站周邊嘉義市、位於台鐵站區太保市

與周邊朴子市為研究範圍。

另一重要環境變數是樣本與高鐵場站距離，以往文獻發現房價會隨與捷運場站距離增加而遞減，但大多數文獻並未設定非捷運區的參考對照組（馮正民等，1994；洪德洋與林祖嘉，1999；林楨家與黃志豪，2003），在未區分捷運區與非捷運區間差異下，其結果僅為捷運旁房價變化分析，未能知其價格是否歸屬於捷運提升交通可及性所帶來的變化。本研究以人工判讀，將樣本依高鐵、台鐵與車站實際距離區分，藉由評估高鐵站區與台鐵站區對房價的影響是否有顯著差異。除個別與區位屬性變數外，本文所使用的為不動產交易的個體面資料，本文的實證時間範圍為2007年至2012年，將以設定時間虛擬變數(dummy variables)的方式加以控制。

第三節 變數選取與定義

本研究以房屋價格(P)為被解釋變數，而可解釋變數為車站範圍內、站區範圍外、住宅屬性包括(移轉土地(坪)、移轉房屋面積(坪)、房屋面積平方、屋齡、屋齡平方、路寬、使用區分)，區位屬性高鐵、台鐵站區實際距離。時間變數以2007/01/01~2012/07/31期間為基礎，相關變數名稱設定說明及預期結果如表3-2所示。

表3-2影響嘉義站區域房價相關變數設定說明

屬性	變數	符號	單位	預期符號	說明
住宅屬性	移轉面積(坪)	X1	坪	+	實際取得建築坪數。
	面積平方	X2	坪	-	面積平方對於房價有負面顯著影響。
	屋齡	X3	年	-	該建築物完工所經歷之年數 以2012年為基準年向前推。
	屋齡平方	X4	年	+	屋齡平方對於房價有顯著正面影響。
	路寬	X5	公尺	+	建築所面臨之道路寬度 預期對總價會有正向影響。
	移轉土地(坪)	X6	坪	+	實際取得土地坪數。
	使用分區 (住宅區為基礎)	X7	0或1	+	虛擬變數：商業區=1，其他=0。
區位屬性	大型交通運輸站區距離	X8	公尺	-	樣本點至大型交通運輸站區距離 距離車站遠對房價有負面影響
	大型交通運輸站區	D	0或1	+	虛擬變數：台鐵=1高鐵=0。預期正向，表示台鐵區位的房價高於高鐵區位的房價。
時間變數	成交年 (2007年為基礎)	T1	0或1	+	虛擬變數：2008年=1，其他=0。
		T2	0或1	+	虛擬變數：2009年=1，其他=0。
		T3	0或1	+	虛擬變數：2010年=1，其他=0。
		T4	0或1	+	虛擬變數：2011年=1，其他=0。
		T5	0或1	+	虛擬變數：2012年=1，其他=0。

資料來源：本研究自行整理

第四章 實證分析

第一節 基本統計量分析

本研究採用地政司網站上所提供嘉義高鐵站周邊太保市 317 筆與朴子市 344 筆合計 661 筆，以及嘉義台鐵站周邊之嘉義市房價 3572 筆，總計 4233 筆，刪除實際距離無法確定的筆數，以太保 274 筆、朴子 321 筆合計 595 筆與嘉義市 3357 筆總計 3952 筆為實證樣本，研究範圍從 2007 年第一季~2012 第三季之房屋交易價資料。高鐵站基本統計量如表 4-1-1，嘉義高鐵樣本，房價平均 510.72 萬元，平均面積 58.03 坪，平均屋齡 16.06 年，平均土地面積 33.99 坪，平均與車站距離為 13735 公尺。

表4-1-1 嘉義高鐵站相關房價樣本基本統計量

變數(單位)	英文代碼	平均數	標準差	最小值	最大值
總價(萬元)	P	510.72	616.27	80	13600
移轉房屋面積(坪)	X1	58.03	91.17	16.27	2181.12
面積平方	X2	11667.31	194995.59	264.71	4757284.45
屋齡(年)	X3	16.06	13.61	0.41	91.83
屋齡平方	X4	443.10	937.40	0.17	8433.36
路寬(公尺)	X5	18.11	7.52	4	50
土地面積(坪)	X6	37.54	56.80	4.25	940.17
大型交通運輸站區 距離(100公尺)	X8	137.35	133.39	9	998
樣本數 (筆)	595				

資料來源:本研究自行整理

台鐵站基本統計量如表4-1-2，嘉義台鐵樣本，房屋總價平均593.46元，平均面積54.70坪，平均屋齡22.46年，平均土地面積33.37坪，平均與車站距離為3050公尺。

表4-1-2 嘉義台鐵站相關房價基本統計量

變數(單位)	英文代碼	平均數	標準差	最小值	最大值
總價(萬元)	P	593.46	496.96	52	11400
移轉房屋面積(坪)	X1	54.70	43.03	6.44	1424.02
面積平方	X2	4843.81	38025.33	41.47	2027832.96
屋齡(年)	X3	22.46	16.15	0.083	91.83
屋齡平方	X4	765.75	1156.14	0.0069	8433.36
路寬(公尺)	X5	18.71	14.70	0	90
土地面積(坪)	X6	33.37	55.44	0.49	1651.04
大型交通運輸 站區距離(100公尺)	X8	30.50	22.45	0.94	415
樣本數(筆)	3357				

資料來源:本研究自行整理

高鐵與台鐵站基本統計量如表 4-1-3 嘉義高鐵與台鐵總樣本，房屋總價平均 581.02 元，平均面積 55.21 坪，平均屋齡 21.50 年，平均土地面積 33.99 坪，平均與車站距離為 4659 公尺。

表4-1-3 嘉義高鐵與台鐵站相關房價總樣本基本統計量

變數(單位)	英文代碼	平均數	標準差	最小值	最大值
總價(萬元)	P	581.02	517.46	52	13600
移轉房屋面積(坪)	X1	55.21	53.14	6.44	2181.12
面積平方	X2	5872.349	83370.36	41.47	4757284
屋齡(年)	X3	21.50	15.96	0.08	91.83
屋齡平方	X4	717.20	1131.71	0.	8433.36
路寬(公尺)	X5	18.62	13.86	0	90
土地面積(坪)	X6	33.99	55.66	0.49	1651.04
大型交通運輸站區距離(100公尺)	X8	46.59	67.55	0.94	998
總樣本數 (筆)	3952				

資料來源:本研究自行整理

由表4-1-4嘉義高鐵與台鐵站各年度房價平均數彙整表，觀察嘉義高鐵在通車後周邊房價節節上升，2008年9月15日金融海嘯後，反應2009年到2011年單價呈現稍微下跌，2012年第四季因實施實價登錄制度，前三季高鐵站區房價增加到每坪10.34萬元。

表4-1-4 嘉義高鐵與台鐵站各年度房價平均數彙整表

年度 西元(民國)	平均總價(萬元)			平均單價(萬元)		
	兩站 平均	台鐵站	高鐵站	兩站 平均	台鐵站	高鐵站
2007(96)	547.10	561.02	455.78	12.52	13.21	8.06
2008(97)	596.55	610.62	474.82	13.71	14.22	9.34
2009(98)	587.70	600.70	502.04	14.40	15.21	9.06
2010(99)	531.61	539.14	495.12	11.88	12.53	8.75
2011(100)	609.23	630.35	514.85	13.58	14.65	8.83
2012(101)	611.34	603.37	460.45	13.63	14.77	10.34

資料來源:本研究自行整理

第二節迴歸結果

一、嘉義高鐵站區房價迴歸分析之結果

高鐵實證結果如表4-2-1所示，房屋面積與屋齡都有顯著影響，房屋面積與預期符號相符合，表示離高鐵站區愈近房屋面積較大，價格相對較高，屋齡因使用年限較久與房價成反向關係，樣本點與高鐵站距離愈接近，房價愈高。

時間與房價只有2008年與預期結果相符合，表示高鐵站區設置對周邊房價影響有正向資本化效果大都反應於通車前及初期。

表4-2-1 嘉義高鐵站區房價迴歸分析之結果

變數(單位)	英文代碼	預期符號	係數	標準差	T 值	P 值
常數項	C		273.867	45.253	6.051	0.000
移轉房屋面積(坪)	X1	+	6.500 ***	0.442	14.699	0.000
面積平方	X2	-	-0.000	0.000	-0.647	0.517
屋齡(年)	X3	-	-10.752 ***	1.566	-6.864	0.000
屋齡平方	X4	+	0.146 ***	0.022	6.627	0.000
路寬(公尺)	X5	+	-0.305	1.267	-0.241	0.809
土地面積(坪)	X6	+	0.201	0.176	1.142	0.253
房屋使用區分	X7	+	25.496	43.150	0.590	0.554
大型交通運輸站區距離	X8	-	-0.116 *	0.070	-1.655	0.098
2008 年	T1	+	64.452	41.399	1.556	0.120
2009 年	T2	+	-18.876	29.557	-0.638	0.523
2010 年	T3	+	-50.209	32.636	-1.538	0.124
2011 年	T4	+	-51.926 *	26.492	-1.960	0.050
2012 年	T5	+	-34.966	29.690	-1.177	0.239
總樣本數	595					
Adjusted R-squared 0.868476 F-statistic 302.7142 Prob(F-statistic) .000						

註：***表示1%顯著水準； *表示10%顯著水準

二、嘉義台鐵站區房價迴歸分析之結果

台鐵實證結果，土地面積(坪)有顯著影響，因台鐵站區附近土地價格仍居高不下，如表4-2-2房價與台鐵站距離呈正相關，與預期符號不同，可能原因之一、台鐵站設立時間久遠，附近房地產開發早已飽和狀態可開發空間有限，原因之二、嘉義市最熱鬧商圈集中於文化路中央商場附近及有“嘉義天母”之稱的大雅路商圈、近年新興的耐斯商圈，原因之三、近年因嘉義轉運站設於後站連接與高鐵BRT公車捷運系統，帶動西區建商開發建案件多，因此房價與台鐵站距離有顯著正相關。台鐵站2008年~2011年時間變數與預期符號相反，只有2012年與預期結果相符合，可能原因是台鐵站區站區與高鐵聯外的捷運系統平面道路2012年全線正式通車及實價登錄前，帶動站區周邊房價買氣。

表4-2-2嘉義台鐵站區房價迴歸分析之結果

變數(單位)	英文代碼	預期符號	係數	標準差	T值	P值	
常數項	C		550.315	37.890	14.523	0.000	
移轉房屋面積(坪)	X1	+	-0.108	0.369	-0.293	0.769	
面積平方	X2	-	2.075	0.000	0.054	0.956	
屋齡(年)	X3	-	-0.369	1.322	-0.279	0.780	
屋齡平方	X4	+	0.015	0.017	0.882	0.377	
路寬(公尺)	X5	+	-0.908	0.585	-1.551	0.120	
土地面積(坪)	X6	+	0.373	**	0.165	2.253	0.024
房屋使用區分	X7	+	-13.545	18.035	-0.751	0.452	
大型交通運輸站區距離	X8	-	2.240	***	0.391	5.722	0.000
2008年	T1	+	-21.099	22.000	-0.959	0.337	
2009年	T2	+	-5.943	35.752	-0.166	0.868	
2010年	T3	+	-49.641	30.333	-1.636	0.101	
2011年	T4	+	-25.146	20.514	-1.225	0.220	
2012年	T5	+	25.085	36.128	0.694	0.487	
總樣本數	3357						
Adjusted R-squared 0.010		F-statistic 3.728		Prob(F-statistic)0.000			

註：***表示1%顯著水準； **表示5%顯著水準

三、比較嘉義高鐵站與嘉義台鐵站周邊房價之差異

由表 4-2-3 嘉義高鐵與台鐵站相關係數，主要是觀察自變數是否有共線性，若是相關係數低者，共線性低，距離與房價呈負相關線性。

表4-2-3嘉義高鐵與台鐵站相關係數

	總價	單價	房屋面積	房屋平方	屋齡	屋齡平方	路寬(m)	土地面積	使用分區	距離
總價	1									
單價	0.703	1								
房屋面積	0.284	-0.194	1							
房屋平方	0.367	-0.026	0.826	1						
屋齡	0.015	0.230	-0.176	-0.009	1					
屋齡平方	0.026	0.143	-0.103	-0.010	0.897	1				
路寬(m)	-0.020	-0.044	0.025	0.001	-0.094	-0.069	1			
土地面積	0.049	-0.064	0.248	0.071	-0.013	-0.014	-0.069	1		
使用分區	0.016	0.042	0.006	-0.000	0.031	0.025	-0.014	-0.017	1	
距離	-0.014	-0.045	0.013	0.024	-0.091	-0.071	0.025	0.008	-0.088	1

註:樣本點與嘉義高鐵與台鐵站距離位為 100 公尺

第三節 嘉義高鐵與台鐵站各年度房價差異分析

由表4-3-1嘉義高鐵與台鐵站各年度房價平均數，T檢定結果，總價 $P(T \leq t)$ 單尾0.000， $P(T \leq t)$ 雙尾0.000， $P < 5\%$ 表示嘉義高鐵與台鐵站區之周邊房價會隨大型交通建設置有顯著差異。

表 4-3-1 嘉義高鐵站區與台鐵站區平均數差異 T 檢定

	總價		單價	
	台鐵	高鐵	台鐵	高鐵
平均數	590.867	483.843	14.098	9.063
變異數	1153.725	567.183	1.051	0.573
觀察值個數	6.000	6.000	6.000	6.000
假設的均數差	0.000		0.000	
自由度	9.000		9.000	
t 統計	6.319		9.678	
$P(T \leq t)$ 單尾	0.000***		0.000***	
臨界值：單尾	1.833		1.833	
$P(T \leq t)$ 雙尾	0.000***		0.000***	
臨界值：雙尾	2.262		2.262	

註：***表示 1%顯著水準

由表 4-3-2 高鐵與台鐵實證結果，房屋面積 P 值為 0.000，達 1% 顯著水準，屋齡 P 值為 0.001，達 5% 顯著水準，土地面積 P 值為 0.002，達 5% 顯著水準，與站區周邊房價都有顯著影響。兩站區房價比較結果，P 值 0.000，達 1% 顯著水準，顯示台鐵站區的房價高於高鐵站區的房價，兩站區的房價有顯著差異。

表 4-3-2 嘉義高鐵站區與台鐵站區全樣本迴歸分析之結果

變數(單位)	英文代碼	預期符號	係數	標準差	T 值	P 值
常數項	C		590.905	32.969	17.922	0.000
移轉房屋面積(坪)	X1	+	-1.1350 ***	0.295	-3.842	0.000
面積平方	X2	-	0.002 **	0.000	16.092	0.000
屋齡(年)	X3	-	-3.805 ***	1.175	-3.236	0.001
屋齡平方	X4	+	0.053	0.0158	3.350	0.000
路寬(公尺)	X5	+	-0.884 **	0.554	-1.595	0.110
土地面積(坪)	X6	+	0.454	0.147	3.081	0.002
房屋使用區分	X7	+	-2.977 ***	16.932	-0.175	0.860
大型交通運輸站區	D	+	114.476	22.818	5.016	0.000
2008 年	T1	+	-25.962	20.554	-1.263	0.206
2009 年	T2	+	11.996	29.857	0.401	0.687
2010 年	T3	+	-55.549	26.803	-2.072	0.038
2011 年	T4	+	-31.671	18.468	-1.714	0.086
2012 年	T5	+	4.393	30.022	0.146	0.883
總樣本數	3952					
Adjusted R-squared 0.144 F-statistic 52.329 Prob(F-statistic) 0.000						

註：***表示 1% 顯著水準；**表示 5% 顯著水準

由表 4-3-3 嘉義台鐵站區與高鐵站區各年各變數之實證結果顯示，房屋面積、屋齡、路寬並無顯著差異，土地面積在 2007 年高鐵通車當年度 P 值為 0.0001，有 1% 顯著差異；兩站區周邊房價在 2007 年與 2008 年有正向顯著差異。2011 年與 2012 兩站區周邊房價有正向顯著差異，因嘉義台鐵 BRT 連結高鐵站交通建置，轉運站轉建於後站帶動西區 BRT 周邊開發建案倍增，及實價登錄制度實施前之激勵效果，周邊房價會因民眾基於盤石理論(註 1)與空中閣樓(註 2)之預期心理，增加買氣。

表4-3-3嘉義台鐵站區與高鐵站區房價於各年度迴歸結果

變數(單位)	英文代碼	各年度 P 值					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
常數項	C	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
移轉房屋面積(坪)	X1	0.776	0.754	0.615	0.331	0.121	0.238
面積平方	X2	0.986	0.708	0.634	0.084	0.720	0.000
屋齡(年)	X3	0.281	0.959	0.195	0.183	0.707	0.000
屋齡平方	X4	0.442	0.610	0.139	0.196	0.178	0.014
路寬(公尺)	X5	0.224	0.199	0.775	0.502	0.475	0.161
土地面積(坪)	X6	0.000***	0.458	0.471	0.153	0.176	0.397
房屋使用區分	X7	0.946	0.960	0.671	0.602	0.725	0.760
大型交通運輸站區	D	0.008**	0.004**	0.189	0.159	0.025**	0.004**
總樣本數	3952	605	908	797	591	744	307

註：***表示 1% 顯著水準；**表示 5% 顯著水準

第五章 結論與建議

早期文獻實證捷運、高鐵系統在正式營運前後，對車站周邊不動產有明顯正向資本化效果，且此效果會使樣本點與車站距離增加而成反比，但對營運相當時間的嘉義高鐵站與台鐵站影響並未討論。

本文以高鐵嘉義站區正式營運後2007第一季到2012第三季時間範圍為5年7個月，實證結果顯示，高鐵站距離愈接近房價愈高，呈現正向的資本化效果。然而台鐵站並無正向資本化效果，究其原因，台鐵站設立時間久遠，附近房地產開發早已飽和狀態可開發空間有限，近年因嘉義轉運站設於後站連接與高鐵BRT公車捷運系統，帶動西區建商開發建案件多。最後本研究發現，2007年、2008年、2011年、2012年嘉義高鐵站與台鐵站周邊房價有顯著差異，2009年與2010年嘉義高鐵站與台鐵站周邊房價並無特別顯著影響，可說明大型交通運輸建設對站區周邊房價影響大多反應於營運前期。

後續研究建議一、可由2012年第四季實價登錄後的樣本資料來研究觀察實價登錄對嘉義區房價是否有更顯著影響。二、等高鐵與台鐵周邊公共設施開發更成熟，可再以連結高鐵與台鐵BRT主線周邊房價之影響，高鐵與台鐵站區周邊距離可再細分，藉由評估高鐵站區與台鐵站區對房價的影響是否有顯著差異。

註釋

註 1:盤石理論:認為不論是投資股票或房地產，每一種投資工具都有一個確定的內在標準「真實價值」可以經由仔細的分析目前和未來展望而求算出。

註 2:空中閣樓:投資理論強調心理因素，著名經濟學家凱因斯他認為不應該把精力用於估算投資股票及房地產的真實價值，而應該用於分析投資大眾未來的動向。



參考文獻

中文部分：

- 王東山(2007)，「台中房地產發展分析」，逢甲大學公共政策研究所碩士論文。
- 王恭棋(2005)，「房價指數模型建構之研究—以桃竹地區市鎮交易資料為例」，
國立中央大學產業經濟研究所碩士在職專班碩士論文。
- 江穎慧、張金鶚、戴國正(2012)，大眾捷運系統對房價影響效果之再檢視，
世界華人不動產學會 2012 年會，第1-21頁。
- 李元媛(2009)，探討高速鐵路對都會區房價之影響，成功大學都市計劃學系碩士
論文。
- 林建亨(2008)，「南科對房地產價格之影響-特徵價格法之應用」，成功大學都市
計劃學系碩士論文。
- 林楨家、黃志豪(2003)，「臺北捷運營運前後沿線房地屬性特徵價格之變化」，
運輸計劃季刊，第三十二卷，第四期，第777-800頁。
- 胡志平(2010)[台灣高鐵通車營運對住宅價格之衝擊影響分析—以新竹車站為例]
建築與規劃學報，第十一卷，第二期，第77-88頁。
- 洪德洋、林祖嘉(1999)，「臺北市捷運系統與道路寬度對房屋價格影響之研究」，
住宅學報，第八期，第47-67頁。
- 張佑川(2004)，「台北捷運地下街店舖租金分析」，國立台北大學都市計劃
研究所碩士論文。
- 黃俊傑(2008)，「台灣房地產景氣循環週期預測之研究」，逢甲大學都市計畫學
系碩士論文。
- 馮正民、曾平毅、王冠斐(1994)，「捷運系統對車站地區房價之影響」，都市與
計劃，第二十一卷，第一期，第25-45頁。
- 彭建文、楊宗憲、楊詩韻(2009)，「捷運系統對不同區位房價影響分析—以營運

階段為例」，運輸計劃季刊 第三十八卷，第三期，第275～296頁。

英文部分：

Andersson, D. E., Shyr, O. F., and Fu, J., (2008), 「Does High-Speed Rail Accessibility Influence Residential Property Prices? Hedonic Estimates from Southern Taiwan」, *Journal of Transport Geography*, 18(1), 166-174.

Basu, Sabyasachi, Thibodeau, Thomas G (1998), 「Analysis of Spatial Autocorrelation in House Prices」, *Journal of Real Estate Finance and Economics*, Vol. 17:1, pp. 61-85。

Bjic, V. (1983), 「The Effect of a New Subway Line on Housing Prices in Metropolitan Toronto」, *Urban Studies*, Vol. 20, pp.147-158.

Bowes, D. R., & Ihlanfeldt, K. R. (2001). 「Identifying the impacts of rail transit stations on residential property values.」, *Journal of Urban Economics*, 50(1), pp. 1-25.

Deweese, D. N. (1976), 「The Effect of a Subway Improvement on Residential Property Values in Toronto」, *Journal of Urban Economics*, Vol. 3, pp.357-369.

Eric Pels • Piet Rietveld (2006), 「The impact of rail transport on real estate prices: an empirical analysis of the Dutch housing market」, Tinbergen Institute Discussion Paper。

Ghebreegziabihir Debrezion, Jasper Willigers(2008), 「The effect of railway stations on office space rent levels: The implication of HSL South in station Amsterdam South Axis」, *Railway Development*, pp.265-293。

McMillen, D. P. and McDonald, J.,(2004) “Reaction of Prices to a New Rapid Transit Line: Chicago’s Midway Line, 1983-1999”, *Real Estate Economics*, Vol. 32, No.

3,pp. 463- 486.

Sirmans, G. S., Macpherson, D. A., and Zietz, E. N.,(2005) , 「The Composition of Hedonic Pricing Models」 , *Journal of Real Estate Literature*, Vol. 13, No. 1, pp.3-43.

網站：

內政部地政司房地產交易價格:<http://www.land.moi.gov.tw>

台灣高速鐵路股份有限公司:<http://www.thsrc.com.tw>

交通部台灣鐵路管理局:<http://www.railway.gov.tw>



附錄

附表 1-1 嘉義高鐵與台鐵距離區位劃分

區分	距離	範圍
高 鐵 距 離	500 公尺以內	保鐵 5 路、保鐵 6 路、保鐵 8 路、保鐵 10 路、 保鐵 12 路、高鐵東路、高鐵西路
	501~1000 公尺	保鐵 1 路、保鐵 2 路、保鐵 7 路、高鐵大道、 嘉朴公路、故宮大道
	1001~1500 公尺	嘉朴公路大鄉國小、太保市中心、僑子頭、茄 荖腳
	1501 公尺以上	東勢寮、朴子市、北港路二段、祥和路、縣府 路
台 鐵 距 離	500 公尺以內	林森西路、西榮街、中山路、西門街、新榮路、 仁愛路、光彩街、蘭井街、延平街、中正路、 民生北路、竹文街、後驛街、中興路、友忠路、 民族路、永和街
	501~1000 公尺	垂楊路、新民路、力行街、忠義街、文化路、 國華街、公明路、長榮街、民權路、北興街、 五顯街、長安街、遠東街、重興街、友順街、 友和街、友孝街、友諒街、友竹街、友愛街、 友平街、興通街、興雅街、德明街、福義街、 信義路、平等街、新雅街、新興街、番子溝、 建國路、竹圍子、德陽街、德惠街、忠順 1 街、 忠順 2 街、忠順 3 街、雙竹街

資料來源:本研究整理

附表 1-1 嘉義高鐵與台鐵距離區位劃分(續)

區分	距離	範圍
台 鐵 距 離	1001~1500 公尺	吳鳳北路、北門街、成仁街、興中街、永安街、民權路、北榮街、文化路、光華路、民樂街、共和路、公明路、康樂街、吳鳳南路 72 號以內、公誠新村、興業西路、杭州 2 街、杭州 3 街、杭州 6 街、永安街、志昇街、新建街、青年街、廣州街、蘭州 2 街、蘭州 5 街、老吸街、貴州街、玉山路、大華路、玉康路、金山路、大統路、僑嘉一、三街、永春三、五街、國聖一、二、六街、國賢一、二街、國聖一、二、六街、竹圍路、北鎮街、八德路、國治街、北安街、通化四街、永吉一、二、三、四街、保安二、四路、長春一、三街、四維路、撫順、新龍街、新厝街、博東路、松江一、二、三街、合江街、自由路
	1501 公尺以上	五福街、文昌街、台林街、北社尾路、世賢路、大溪路、大安街、育仁路、劉厝路、軍輝路、小雅路、大雅路、忠孝北街、林森東路、新生路、圓福街、文心街、民權東路、北港路、保福路、大聖街、大富街、大義街、大仁街、大平街、大孝街、大信街、大愛街、自立街、大同西路、民生南路、南京路、南京東街、立仁路、宣信街、啟明路、東義路、義教街、台林街、台斗街、保義路、保順路、保康路、保忠街、荖藤宅、後厝仔、許厝庄仔、海口寮仔、興安街、彌陀路、永安街、民安街

資料來源:本研究自行整理

附表2-1 嘉義高鐵與台鐵站2007年度樣本房價樣本基本統計量

變數(單位)	英文 代碼	平均數			標準差			最小值			最大值		
		兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵
總價(萬元)	P	547.10	561.02	455.78	376.45	393.86	211.77	100	100	133	3800	3800	1273
移轉房屋 面積(坪)	X1	53.40	53.71	51.36	32.68	34.42	17.38	12.02	12.02	22.26	417.55	417.55	122.89
面積平方	X2	3918.31	4067.99	293.10	9854.75	10539	2158.84	144.48	144.48	495.51	174348	1743.48	15101.95
屋齡(年)	X3	22.13	22.80	17.76	15.24	15.61	11.74	0.66	0.67	5.33	91.83	91.83	51.58
屋齡平方	X4	721.94	763.19	451.28	10.8.59	1089.30	539.47	0.44	0.44	28.44	8433.36	8433.36	2660.84
路寬(公尺)	X5	17.36	17.10	19.05	11.86	12.50	6.06	0	0	6	90	90	30
土地面積(坪)	X6	34.44	32.81	45.13	52.40	39.33	102.95	0.49	0.49	18.76	940.17	507.29	940.17
大型交通 運輸站區距離 (100公尺)	X8	48.65	30.61	167.04	73.07	13.46	152.56	5.5	5.50	33	833	158	833
總樣本數	3952	605	525	80	605	525	80	605	525	80	605	525	80

附表2-2 嘉義高鐵與台鐵站2008年度樣本房價樣本基本統計量

變數(單位)	英文 代碼	平均數			標準差			最小值			最大值		
		兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵
總價(萬元)	P	596.55	610.62	474.82	422.16	422.16	404.33	120	120	140	5600	5600	3700
移轉房屋 面積(坪)	X1	55.41	56.28	47.96	53.97	56.62	18.24	11.1	11.1	18.13	1424.02	1424.02	138.2
面積平方	X2	5981.53	6368.64	2629.40	67638.05	71425.67	2621.08	123.21	123.21	328.70	2027833	2027833	19099.24
屋齡(年)	X3	20.36	20.99	14.97	15.40	15.69	11.39	0.5	0.5	4	91.83	91.83	40.25
屋齡平方	X4	651.72	686.28	352.44	1019.31	1061.08	435.35	0.25	0.25	16	8433.36	8433.36	1620.06
路寬(公尺)	X5	20.05	20.43	16.84	16.80	17.49	8.26	4	6	4	90	90	50
土地面積(坪)	X6	33.01	33.18	31.58	47.59	50.21	6.71	2.92	2.92	16.43	860.61	860.61	54.29
大型交通運輸 站區距離 (100公尺)	X8	45.75	34.77	140.89	56.65	37.67	93.24	3.5	3.50	41	483	415	483
總樣本數	3952	908	814	94	908	814	94	908	814	94	908	814	94

附表2-3 嘉義高鐵與台鐵站2009年度樣本房價樣本基本統計量

變數(單位)	英文代碼	平均數			標準差			最小值			最大值		
		兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵
總價(萬元)	P	578.70	600.70	502.04	546.02	576.70	252.36	95	95	100	1140	11400	1600
移轉房屋面積(坪)	X1	52.08	52.82	52.70	39.02	41.41	16.15	10.47	10.47	17.96	773.54	773.54	160.17
面積平方	X2	4309.04	4502.23	3035.89	23499.15	24121.63	2572.81	109.62	109.62	322.56	598364.1	598364.10	25654.43
屋齡(年)	X3	22.16	23.59	12.75	15.72	15.91	10.37	0.5	0.5	3.08	91.83	91.83	44.33
屋齡平方	X4	738.21	809.38	269.20	1010.57	1087.45	417.75	0.25	0.25	9.51	5433.36	8433.36	1965.44
路寬(公尺)	X5	18.04	18.02	18.22	12.23	12.83	7.22	6	6	6	90	90	35
土地面積(坪)	X6	31.40	31.10	33.45	32.04	34.30	5.97	1.16	1.16	19.66	729.33	729.33	56.98
大型交通運輸站區距離(100公尺)	X8	42.86	28.78	135.66	71.47	16.31	165.30	4.5	4.50	9	962	161	962
總樣本數	3952	797	692	105	797	692	105	797	692	105	797	692	105

附表2-4 嘉義高鐵與台鐵站2010年度樣本房價樣本基本統計量

變數(單位)	英文 代碼	平均數			標準差			最小值			最大值		
		兩站	台鐵	高鐵	兩站區	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵
總價(萬元)	P	531.61	539.14	495.12	388.70	401.11	320.98	52	52	80	3795	3795	2062.45
移轉房屋 面積(坪)	X1	54.24	53.83	56.29	29.92	29.15	33.52	12.3	12.30	16.27	324.82	324.82	317.23
面積平方	X2	3837.20	3745.86	4280.39	7669.35	7041.40	10214.73	151.29	151.29	264.71	105508	105508	100634.90
屋齡(年)	X3	21.66	22.78	16.29	16.05	16.56	12.06	0.5	0.50	2	91.83	91.83	44.67
屋齡平方	X4	726.93	792.38	409.16	1175.73	1261.15	505.62	0.25	0.25	4	8433.36	8433.36	1995.11
路寬(公尺)	X5	18.07	17.96	18.68	12.44	13.20	7.81	6	6	6	90	90	50
土地面積(坪)	X6	36.54	34.472	46.87	62.21	54.89	89.30	1.52	1.52	19.06	860.61	860.61	733.77
大型交通運 輸站區距離 (100公尺)	X8	40.52	25.06	115.55	48.88	9.98	82.18	3	3	36	460	52	460
總樣本數	3952	591	490	101	591	490	101	591	490	101	591	490	101

附表2-5 嘉義高鐵與台鐵站2011年度樣本房價樣本基本統計量

變數(單位)	英文代碼	平均數			標準差			最小值			最大值		
		兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵
總價(萬元)	P	609.23	630.35	514.85	598.82	632.63	322.75	66	66	120	6125	6125	2000
移轉房屋面積(坪)	X1	57.35	56.44	61.45	40.76	41.43	37.50	11.22	11.22	19.96	564.31	561.31	288.29
面積平方	X2	4948.61	4898.71	5171.66	16525.22	17640.83	10181.52	125.88	125.89	398.40	318445.80	318445.80	83111.12
屋齡(年)	X3	21.75	22.50	18.44	17.80	17.60	18.43	0.083	0.08	1.83	91.83	91.83	91.83
屋齡平方	X4	789.93	815.16	677.20	1437.57	1367.96	1715.91	0	0.01	3.36	8133.36	8433.36	8433.36
路寬(公尺)	X5	19.10	19.35	17.98	14.17	15.26	7.61	4	4	7	90	90	40
土地面積(坪)	X6	35.94	35.83	36.44	79.07	85.12	42.85	2.82	2.82	4.25	1651.04	1651.04	4956.22
大型交通運輸站區距離(100公尺)	X8	51.91	29.90	144.89	83.18	15.12	161.78	0.94	0.94	15	998	137	998
總樣本數	3952	744	608	136	744	608	136	744	608	136	744	608	136

附表2-6 嘉義高鐵與台鐵站2012年度樣本房價樣本基本統計量

變數(單位)	英文代碼	平均數			標準差			最小值			最大值		
		兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵	兩站	台鐵	高鐵
總價(萬元)	P	611.34	603.37	634.35	852.67	460.45	1494.86	96	96	96	13600	3000	13600
移轉房屋面積(坪)	X1	61.06	54.29	80.64	126.24	38.67	240.10	6.44	6.44	19	2181.12	348.74	2181.12
面積平方	X2	19615.12	4436.35	63422.19	271451.6	11220.67	534875.80	41.47	41.47	361	4757284	121654.5	4757284
屋齡(年)	X3	21.00	22.84	15.72	14.53	14.60	13.04	0.41	1.25	0.42	91.83	91.83	61.83
屋齡平方	X4	651.95	734.01	415.12	895.89	960.57	604.92	0.17	1.56	0.17	8433.36	84333.36	3823.36
路寬(公尺)	X5	18.23	18.31	18.01	13.40	14.85	7.92	6	6	7	90	90	40
土地面積(坪)	X6	33.14	33.43	32.32	50.14	58.02	8.31	1.19	1.19	4.33	745.96	7622.04	69.88
大型交通運輸站區距離(100公尺)	X8	55.87	33.57	120.27	62.64	12.98	96.18	7	7	42	474	160	474
總樣本數	3952	307	228	79	307	228	79	307	228	79	307	228	79

附表 2-7 2007 年嘉義高鐵路區與台鐵路區房價迴歸分析之結果

變數(單位)	英文代碼	預期符號	系數	標準差	T 值	P 值
常數項	C		484.400	86.322	5.611	0.000
移轉房屋 面積(坪)	X1	+	-0.331	1.168	-0.283	0.776
面積平方	X2	-	5.935	0.003	0.0165	0.986
屋齡(年)	X3	-	-2.840	2.637	-1.0771	0.281
屋齡平方	X4	+	0.027	0.035	0.768	0.442
路寬(公尺)	X5	+	-1.554	1.277	-1.216	0.224
土地面積 (坪)	X6	+	1.238 ***	0.309	4.005	0.000
房屋使用 區分	X7	+	-2.209	32.943	-0.067	0.946
大型交通 運輸站區	D	+	124.893 *	47.322	2.639	0.008
總樣本數	605					
R-squared	0.040	Mean dependent var	547.103			
Adjusted R-squared	0.027	S.D. dependent var	376.452			
S.E. of regression	371.195	Akaike info criterion	14.686			
Sum squared resid	82120702	Schwarz criterion	14.751			
Log likelihood	-4433.546	F-statistic	3.153			
Durbin-Watson stat	1.945	Prob(F-statistic)	0.001			

附表 2-8 2008 年嘉義高鐵站區與台鐵站區房價迴歸分析之結果

變數(單位)	英文代碼	預期符號	系數	標準差	T 值	P 值
常數項	C		486.498	65.921	7.379	0.000
移轉房屋 面積(坪)	X1	+	0.214	0.686	0.312	0.754
面積平方	X2	-	-0.000	0.000	-0.374	0.708
屋齡(年)	X3	-	-0.114	2.259	-0.050	0.959
屋齡平方	X4	+	0.016	0.032	0.509	0.610
路寬(公尺)	X5	+	-1.085	0.845	-1.284	0.199
土地面積 (坪)	X6	+	-0.237	0.320	-0.740	0.458
房屋使用 區分	X7	+	1.522	30.727	0.049	0.960
大型交通 運輸站區	D	+	134.068 **	47.034	2.850	0.004
總樣本數	908					
R-squared	0.013	Mean dependent var	596.559			
Adjusted R-squared	0.004	S.D. dependent var	422.166			
S.E. of regression	421.193	Akaike info criterion	14.933			
Sum squared resid	1.590	Schwarz criterion	14.981			
Log likelihood	-6771.001	F-statistic	1.524			
Durbin-Watson stat	1.586	Prob(F-statistic)	0.144			

附表 2-9 2009 年嘉義高鐵站區與台鐵站區房價迴歸分析之結果

變數(單位)	英文代碼	預期符號	系數	標準差	T 值	P 值
常數項	C		446.778	93.292	4.788	0.000
移轉房屋面積(坪)	X1	+	0.570	1.137	0.502	0.615
面積平方	X2	-	-0.000	0.001	-0.476	0.634
屋齡(年)	X3	-	4.168	3.220	1.294	0.195
屋齡平方	X4	+	-0.065	0.044	-1.478	0.139
路寬(公尺)	X5	+	0.460	1.613	0.285	0.775
土地面積(坪)	X6	+	-0.480	0.666	-0.720	0.471
房屋使用區分	X7	+	18.034	42.525	0.424	0.671
大型交通運輸站區	D	+	81.863	62.262	1.314	0.189
總樣本數	797					
R-squared	0.007	Mean dependent var	587.703			
Adjusted R-squared	-0.002	S.D. dependent var	546.025			
S.E. of regression	546.792	Akaike info criterion	15.457			
Sum squared resid	2.360	Schwarz criterion	15.510			
Log likelihood	-6150.712	F-statistic	0.720			
Durbin-Watson stat	1.892	Prob(F-statistic)	0.673			

附表 2-10 2010 年嘉義高鐵站區與台鐵站區房價迴歸分析之結果

變數(單位)	英文代碼	預期符號	系數	標準差	T 值	P 值
常數項	C		576.393	97.411	5.917	0.000
移轉房屋 面積(坪)	X1	+	-1.422	1.462	-0.972	0.331
面積平方	X2	-	0.009	0.005	1.731	0.084
屋齡(年)	X3	-	-3.789	2.844	-1.332	0.183
屋齡平方	X4	+	0.045	0.035	1.292	0.196
路寬(公尺)	X5	+	-0.866	1.290	-0.671	0.502
土地面積 (坪)	X6	+	0.402	0.281	1.430	0.153
房屋使用 區分	X7	+	-19.769	37.892	-0.521	0.602
大型交通 運輸站區	D	+	63.267	44.890	1.409	0.159
總樣本數	591					
R-squared	0.022988	Mean dependent var	531.6159			
Adjusted R-squared	0.009558	S.D. dependent var	388.7015			
S.E. of regression	386.8394	Akaike info criterion	14.76901			
Sum squared resid	87093250	Schwarz criterion	14.83574			
Log likelihood	-4355.242	F-statistic	1.711711			
Durbin-Watson stat	1.980777	Prob(F-statistic)	0.092671			

附表 2-11 2011 年嘉義高鐵站區與台鐵站區房價迴歸分析之結果

變數(單位)	英文代碼	預期符號	系數	標準差	T 值	P 值
常數項	C		391.104	108.939	3.590	0.000
移轉房屋面積(坪)	X1	+	1.998	1.288	1.551	0.121
面積平方	X2	-	-0.001	0.003	-0.358	0.720
屋齡(年)	X3	-	-1.284	3.426	-0.374	0.707
屋齡平方	X4	+	0.054	0.040	1.347	0.178
路寬(公尺)	X5	+	-1.083	1.518	-0.713	0.475
土地面積(坪)	X6	+	0.396	0.292	1.353	0.176
房屋使用區分	X7	+	-16.190	46.154	-0.350	0.725
大型交通運輸站區	D	+	130.207	58.037	2.243	0.025
總樣本數	744					
R-squared	0.034	Mean dependent var	609.234			
Adjusted R-squared	0.024	S.D. dependent var	589.821			
S.E. of regression	582.640	Akaike info criterion	15.585			
Sum squared resid	2.505	Schwarz criterion	15.640			
Log likelihood	-5788.635	F-statistic	3.303			
Durbin-Watson stat	1.728	Prob(F-statistic)	0.001			

附表 2-12 2012 年嘉義高鐵站區與台鐵站區房價迴歸分析之結果

變數(單位)	英文代碼	預期符號	系數	標準差	T 值	P 值
常數項	C		697.428	88.705	7.862	0.000
移轉房屋面積(坪)	X1	+	-1.162	0.983	-1.182	0.238
面積平方	X2	-	0.003	0.000	7.298	0.000
屋齡(年)	X3	-	-13.483 ***	4.000	-3.370	0.000
屋齡平方	X4	+	0.152 **	0.062	2.458	0.014
路寬(公尺)	X5	+	-2.565	1.828	-1.402	0.161
土地面積(坪)	X6	+	0.496	0.585	0.847	0.397
房屋使用區分	X7	+	16.874	55.354	0.304	0.760
大型交通運輸站區	D	+	173.462 *	60.339	2.874	0.004
總樣本數	307					
R-squared	0.775	Mean dependent var	611.342			
Adjusted R-squared	0.769	S.D. dependent var	852.679			
S.E. of regression	409.073	Akaike info criterion	14.894			
Sum squared resid	49867709	Schwarz criterion	15.003			
Log likelihood	-2277.313	F-statistic	128.938			
Durbin-Watson stat	1.759	Prob(F-statistic)	0.000			