

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

高雄捷運系統與住宅屬性對住宅房屋價格影響之研究
KAOHSIUNG RAPID TRANSIT SYSTEM AND THE RESIDENTIAL
PROPERTIES ON THE IMPACT OF HOUSING PRICES

指導教授：張瑞真 博士

ADVISOR: JUI-CHEN CHANG Ph.D.

研究生：陳姿甄

GRADUATE STUDENT: ZIH-JHEN CHEN

中華民國一百零二年一月

南 華 大 學

財務金融學系財務管理碩士班

碩 士 學 位 論 文

高雄捷運系統與住宅屬性對住宅房屋價格影響之研究

KAOSIUNG RAPID TRANSIT SYSTEM AND THE RESIDENTIAL
PROPERTIES ON THE IMPACT OF HOUSING PRICES

研究生：陳姿甄

經考試合格特此證明

口試委員：洪萬吉
張瑞真
賴丞坡

指導教授：張瑞真

系主任(所長)：賴丞坡

口試日期：中華民國 101 年 12 月 11 日

準碩士推薦函

本校財務管理研究所研究生 陳姿甄 君在本校 碩士班 修業 二 年，已經完成本所碩士班規定之修業課程及論文研究之訓練。

1. 在修業課程方面：陳姿甄 君已修滿 37 學分，其中必修科目：財務管理專題研討、投資決策理論與分析、金融市場與機構等科目，成績及格（請查閱碩士班歷年成績）。

2. 在論文研究方面：陳姿甄 君在學期間已完成下列論文：

(1) 碩士論文：高雄捷運系統與住宅屬性對住宅房屋價格影響之研究

(2) 另有發表論文：

張瑞真、陳姿甄(2012)，「高雄捷運系統與住宅屬性對房屋價格影響之研究」，台灣與阿里山國際觀光產業研討會，394-407 頁。

本人認為 陳姿甄 君已完成南華大學財務管理研究所之碩士養成教育，符合訓練水準，並具備本校碩士學位考試之申請資格，特向碩士資格審查小組推薦其初稿，

名稱：高雄捷運系統與住宅屬性對住宅房屋價格影響之研究，以參加碩士論文口試。

指導教授：張瑞真 簽章

中華民國 102 年 1 月 8 日

謝辭

兩年多的碩士生涯也在此刻劃下句點，首先感謝恩師 張瑞真 博士的細心指導，在我最茫然不知所向的時候，不斷地給予我意見與支持，讓我繼續前進，在此由衷感謝老師的耐心指導與包容。繼之，感謝 洪萬吉 博士與 賴丞坡 博士於百忙之中抽空幫我論文口試，也感謝二位給予我論文上指導，使得本論文得以更為完整，在此由衷感謝洪老師與賴老師的意見。

在研究所這兩年期間，我也要非常感謝財管所老師們給予我課堂上的指導、所長 賴丞坡 主任與華芸姐的細心教誨與幫忙、政州學長及政憲學長給予論文上的協助、明璋學長及傑雄於論文口試準備上的幫忙、還有閔茹、昱君及尚澄等所有系上學弟妹們在生活上的幫助與支持，如果沒有他們的幫助，也不會有現在的我。

最後，謹以此論文獻給我的爸爸及媽媽，讓我可以無後顧之憂的一步一步往前走，讓我可以如此的順利畢業，謝謝。

陳姿甄 謝辭于

南華大學財務管理研究所

中華民國一百零二年一月

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

南華大學財務管理研究所 101 學年度第 1 學期碩士論文摘要

論文題目：高雄捷運系統與住宅屬性對住宅房屋價格影響之研究

研究生：陳姿甄

指導教授：張瑞真博士

論文摘要內容：

過去文獻探討影響房屋價格因素，除了房屋屬性外，區位也是相當重要的因子，但較少著墨在高雄捷運對房價之影響，因此本研究將以高雄捷運系統經過之行政區內 12,828 筆房價為樣本，探討高雄捷運通車後對捷運附近 500 公尺內房屋價格之影響，並加入住宅屬性研究分析，實證結果發現捷運區附近房價比其他地區房價高，而屋齡、路寬、總樓層數、移轉房屋面積、土地使用分區、移轉全棟住宅及捷運旅客量皆對房價具有顯著影響。

關鍵詞：高雄捷運系統、住宅屬性、房屋價格。

Title of Thesis : Study on the Influence of Kaohsiung Rapid Transit System
and the Residential Characters toward the Housing Prices

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

Graduate date: January 2012

Degree Conferred: M.B.A.

Name of student: Zih-Jhen Chen

Advisor: Ph.D. Jui-Chen Chang

Abstract

Previous studies revealed that the main factors affecting residential housing price are housing attributes and area location of house. However, the influence of Kaohsiung Rapid Transit system on housing price was seldom studied. This study had compiled the data of housing prices on the districts along the red line of Kaohsiung Rapid Transit (KRT) and the variables being focused on were residential characters and locations of these houses. Our empirical results showed the price of houses within 500 meter of KRT were higher than those without this distance. In addition, the variables of house-age, road width, floor number, building surface area, residential area, commercial area and construction types of buildings also significantly affected the housing price.

Keywords : Kaohsiung Rapid Transit System 、 Residential Characters 、 Housing Prices

目錄

中文摘要	i
英文摘要	ii
目錄	iii
表目錄	v
圖目錄	vi
附表目錄	vii
第一章 緒論	1
第一節 研究背景	1
第二節 研究動機及目的	5
第三節 研究範圍	5
第四節 研究流程	6
第二章 文獻探討	8
第一節 影響房屋價格之區域環境因素	8
第二節 影響房屋價格之個別屬性因素	15
第三節 文獻探討小結	20
第三章 研究設計	21
第一節 研究資料與來源	21
第二節 研究資料選取	21
第三節 研究方法	22
第四節 變數選取與定義	22
第四章 實證分析	25
第一節 敘述性統計結果	25
第二節 房價模型實證結果	39
第五章 結論與建議	49

第一節	結論	49
第二節	研究限制及後續研究方向建議	52
參考文獻	53
附錄	56
附錄一	高雄捷運系統橘線各變數對房屋價格之實證結果	56
附錄二	高雄捷運系統紅線各變數對房屋價格之實證結果	65

表目錄

表 1-1	台灣六大都會地區新購置住宅者房價所得比	3
表 1-2	六大都會區整體調查與各地區購置住宅決定因素比較	4
表 2-1	高雄捷運系統紅線各捷運站附近景點及房地產市場特色	11
表 2-2	高雄捷運系統橘線各捷運站附近景點及房地產市場特色	13
表 3-1	影響房屋價格相關變數設定說明	23
表 4-1	高雄捷運系統、紅線及橘線各變數之最小值、最大值、平均數及標準差	25
表 4-2	高雄捷運系統橘線各捷運站內各變數之最小值	28
表 4-3	高雄捷運系統橘線各捷運站內各變數之最大值	29
表 4-4	高雄捷運系統橘線各捷運站內各變數之平均數	30
表 4-5	高雄捷運系統橘線各捷運站內各變數之標準差	31
表 4-6	高雄捷運系統紅線各捷運站內各變數之最小值	33
表 4-7	高雄捷運系統紅線各捷運站內各變數之最大值	35
表 4-8	高雄捷運系統紅線各捷運站內各變數之平均數	37
表 4-9	高雄捷運系統紅線各捷運站內各變數之標準差	38
表 4-10	高雄捷運系統全樣本加入及未加入捷運旅客量迴歸係數表	40
表 4-11	高雄捷運系統紅線加入及未加入捷運旅客量迴歸係數表	41
表 4-12	高雄捷運系統橘線加入及未加入捷運旅客量迴歸係數表	42

圖目錄

圖 1-1	房地產景氣領先與同時綜合指標長期趨勢圖.....	2
圖 1-2	研究流程圖.....	7
圖 2-1	高雄都會區捷運系統紅橘線路網圖.....	9
圖 2-2	高雄都會區環狀輕軌規劃圖.....	10

附表目錄

表 A-1	高雄捷運系統橘線各捷運站移轉土地坪數對房屋價格之實證結果	56
表 A-2	高雄捷運系統橘線各捷運站移轉房屋坪數對房屋價格之實證結果	57
表 A-3	高雄捷運系統橘線各捷運站屋齡對房屋價格之實證結果	58
表 A-4	高雄捷運系統橘線各捷運站路寬對房屋價格之實證結果	59
表 A-5	高雄捷運系統橘線各捷運站總樓層數對房屋價格之實證結果	60
表 A-6	高雄捷運系統橘線各捷運站土地使用分區對房屋價格之實證結果	61
表 A-7	高雄捷運系統橘線各捷運站移轉全棟住宅對房屋價格之實證結果	62
表 A-8	高雄捷運系統橘線各捷運站至捷運距離對房屋價格之實證結果	63
表 A-9	高雄捷運系統橘線各捷運站旅客量對房屋價格之實證結果	64
表 B-1	高雄捷運系統紅線各捷運站移轉土地坪數對房屋價格之實證結果	65
表 B-2	高雄捷運系統紅線各捷運站移轉房屋坪數對房屋價格之實證結果	66
表 B-3	高雄捷運系統紅線各捷運站屋齡對房屋價格之實證結果	67
表 B-4	高雄捷運系統紅線各捷運站路寬對房屋價格之實證結果	68
表 B-5	高雄捷運系統紅線各捷運站總樓層數對房屋價格之實證結果	69
表 B-6	高雄捷運系統紅線各捷運站土地使用分區對房屋價格之實證結果	70
表 B-7	高雄捷運系統紅線各捷運站移轉全棟住宅對房屋價格之實證結果	71
表 B-8	高雄捷運系統紅線各捷運站至捷運距離對房屋價格之實證結果	72
表 B-9	高雄捷運系統紅線各捷運站旅客量對房屋價格之實證結果	73

第一章 緒論

第一節 研究背景

從古至今，人類一直都在尋找一個可以提供人們安全的地方，而房屋就是人們可以遮風避雨的地方，因此房地產市場一直都有市場需求，同時也是國內外學者常探討的問題。

從國外房地產市場來看，美國不動產市場雖然帶動美國經濟成長，卻在 2008 年發生次級房貸風暴，使得美國經濟發生極大動盪，連帶全球經濟也跟著擺搖不定。而國內房地產市場從圖 1-1 可以知道，在 1970 年代工業發展快速的促進下，帶動房地產市場熱潮；1980 年代工業逐漸產業升級、對外貿易快速成長、台幣升值等因素，國內股市及房地產市場也開始出現大漲的現象；1989 年政府公告地價上漲 47.31%，加上國內股市不斷被炒作上看萬點，雖然央行以提高存款準備率及選擇性信用管制等政策來抑制過於熱絡房地產市場，卻還是無法避免 1990 年台灣泡沫經濟與房地產市場崩盤。1997 年以後，更發生亞洲金融風暴、921 大地震及颱風所造成的水患與土石流，使得台灣房地產市場持續低迷。

直到 2003 年政府祭出低優惠房貸利率、土地增值稅減半徵收等多項利多政策，才讓房地產市場景氣稍有回溫。再加上 2008 年政府鼓勵外商來台投資房地產、2009 年開放陸資來台投資及旅遊、2010 年簽訂海峽兩岸經濟合作架構協議(Economic Cooperation Framework Agreement, ECFA)以及 2011 年開放兩岸飛機直航等多項利多政策下，讓台灣房地產市場價格不斷地攀升飆漲，雖然政府開始提出打房政策，但市場並未有明顯降溫，其中以台北市、桃園縣市及高雄市等三大都會區的房價最為備受注意。

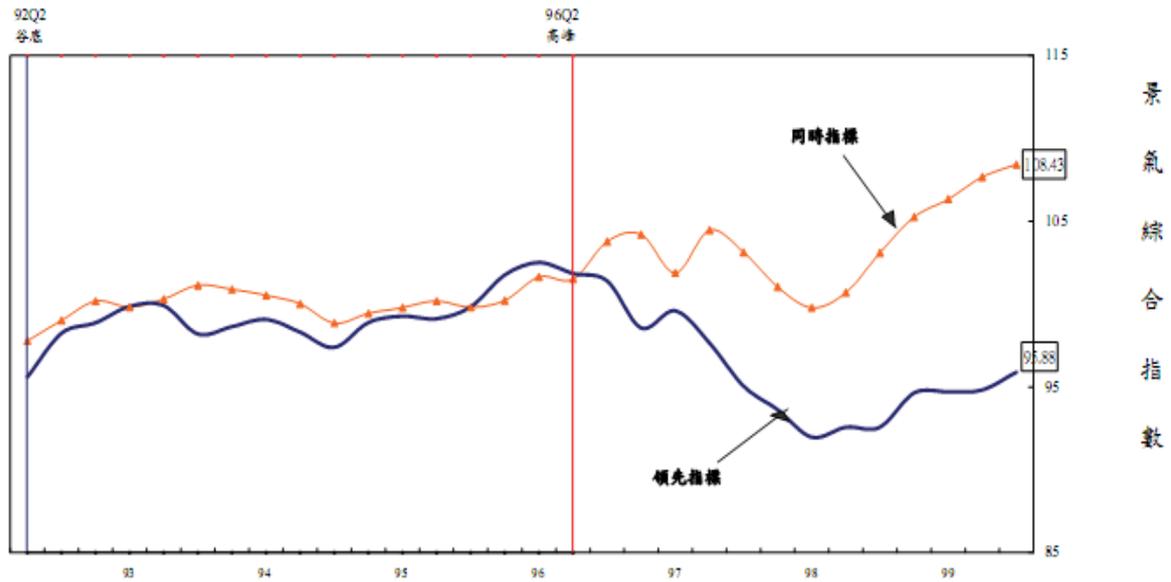


圖 1-1 房地產景氣領先與同時綜合指標長期趨勢圖

資料來源：內政部建築研究所

根據財團法人國土規劃及不動產資訊中心(Institute for Physical Planning & Information)於 2011 年公佈台灣地區 2007 年第 2 季至 2012 年第 2 季六大都會區¹住宅需求動向調查(表 1-1)，可發現在整體部份的房價所得比²從 6.9 倍漲至 8 倍，表示家庭月所得增加幅度跟不上房屋價格上漲的幅度。

¹ 財團法人國土規劃及不動產資訊中心由經建會委託辦理之「台灣地區住宅需求動向調查」季報內六大都會區分別為台北市、新北市、桃竹縣市、台中市、台南市及高雄市。

² 財團法人國土規劃及不動產資訊中心由經建會委託辦理之「台灣地區住宅需求動向調查」季報所提及房屋所得比之算法為：房價所得比=購買房屋總價/[(家庭月所得)*12]。

表 1-1 台灣六大都會地區新購置住宅者房價所得比

單位：倍

季別 \ 地區	整體 地區	台北市	新北市	桃園 縣市	台中市	台南市	高雄市
96Q2	6.9	9.9	6.6	5.6	5.8		6.5
96Q3	7.2	9.9	7.2	6.7	6.4		5.2
96Q4	7.1	8.6	7.1	6.4	5.9		7.1
97Q1	7.5	10.4	7.8	6.0	6.7		5.6
97Q2	7.3	8.9	7.4	6.2	7.1		6.2
97Q3	7.4	9.5	7.4	7.0	6.9		5.4
97Q4	7.1	10.2	6.7	6.2	6.4		5.3
98HY1 ³	6.6	8.9	6.9	5.6	5.6		5.2
98HY2	7.1	9.1	7.2	6.1	6.9		5.2
99HY1	7.7	10.9	7.9	6.7	6.4	6.5	6.4
99Q3	8.0	11.1	8.9	6.5	6.4	7.4	6.8
99Q4	8.9	14.3	9.4	6.7	7.1	7.8	6.4
100Q1	8.2	13.2	9.2	8.3	6.1	4.6	7.7
100Q2	9.0	16.2	9.4	6.7	7.3	6.6	6.9
100Q3	9.2	14.3	10.1	7.7	7.4	6.6	8.1
100Q4	9.1	15.3	10.1	8.2	6.7	6.6	7.3
101Q1	8.2	12.2	9.2	6.5	6.8	6.8	7.0
101Q2	8.5	13.7	9.0	6.9	6.1	6.3	7.9

資料來源：台灣地區住宅需求動向調查，本研究整理

³ 臺灣於 2009 年 6 月 23 日進行升格直轄市首波審查，並於 2010 年確立升格改制及合併升格改制，共計五都，因此在此段時間內臺灣地區住宅需求動向調查為半年一次。

由上可知，房地產市場是具昂貴性質，且與經濟息息相關的情況下，對於想新購置的消費者而言，不僅要注意房地產市場的價格波動，還要關心政府與新聞所釋放的訊息，加上國內目前房地產資訊尚未有健全的公開透明化，使得相關消息和資源獲取有限，在此情況下，瞭解影響房屋價格的因素成為房屋仲介推案和購置住宅者爭相討論的課題。

由財團法人國土規劃及不動產資訊中心「台灣地區住宅需求動向調查」於台灣六大都會區欲購住宅者購置住宅決定因素調查(2011)，在調查 225,656 戶想購屋住宅者後，得知 77,957 戶認為房屋價格是決定因素，佔 34.5%；其次為交通便利性，佔 22.9%。從各都會區來看，大多因素為房屋價格為主，交通便利性為輔的現象，且佔總決定因素 57.4%，高達五成以上，請見下表 1-2：

表 1-2 六大都會區整體調查與各地區購置住宅決定因素比較

單位：戶、百分比

因素	地區	整體地區	台北市	新北市	桃竹縣市	台中市	台南市	高雄市
價格(%)		77,957 (34.5)	19,953 (40.6)	23,150 (35.8)	8,862 (27.8)	8,616 (31.4)	5,829 (32.7)	11,548 (33.2)
住宅面積(%)		18,011 (8.0)	3,106 (6.3)	5,440 (8.4)	1,982 (6.2)	2,274 (8.3)	2,260 (12.7)	2,948 (8.5)
屋況(%)		21,568 (9.6)	4,899 (10.0)	4,167 (6.4)	2,449 (7.7)	2,872 (10.5)	2,022 (11.3)	5,160 (14.8)
社區環境(%)		31,246 (13.8)	6,093 (12.4)	9,144 (14.1)	5,597 (17.6)	3,710 (13.5)	1,666 (9.3)	5,037 (14.5)
鄰里環境(%)		25,209 (11.2)	4,540 (9.2)	6,829 (10.6)	3,964 (12.5)	3,949 (14.4)	2,855 (16.0)	3,071 (8.8)
交通便利性(%)		51,664 (22.9)	10,514 (21.4)	15,973 (24.7)	8,978 (28.2)	5,983 (21.8)	3,212 (18.0)	7,002 (20.1)
其他(%)		0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)

資料來源：台灣地區住宅需求動向調查(2011 年第 1 季 100 頁)

第二節 研究動機及目的

由上述內容可知目前台灣六大都會區的整體房價為逐年明顯上升，且房價與經濟成長幅度有著密切的關係，加上過去研究指出，影響消費者購屋的因素不只在房屋價格與經濟的表現上。以財團法人國土規劃及不動產資訊中心的「台灣地區住宅需求動向調查」(2011)中提及影響消費者購屋的決定因素大致為價格、住宅面積、屋況、社區環境、鄰里環境、交通便利性等其他因素，而其中又以房屋價格最為重要，因此本研究將以購屋住宅者為出發點，探討影響房屋價格的因素。

在上述表 1-2 可知，對於購屋的消費者而言，房屋價格與交通便利性是主要決定因素，而影響房屋價格的主要因素又可能為交通便利性，是故，本研究將試著探討影響房屋價格的決定因素是否以交通便利性最為重要。而六大都會區的大眾運輸系統又以台灣高速鐵路和捷運系統為新，台灣高速鐵路於 2007 年 3 月全線正式通車；捷運系統又分為台北捷運系統與高雄捷運系統兩大系統，其中台北捷運系統於 1996 年 3 月首條路線正式通車，而高雄捷運系統於 2008 年 3 月首條路線正式通車。

根據過去學者(馮正民、曾平毅、王冠斐，1994；林楨家、黃至豪，2003；洪得洋、林祖嘉，1999；彭建文、楊宗憲、楊詩韻，2009；林楨家、馮正民、胡怡鶯，2004)對捷運系統的研究，都以台北捷運系統來探討對房屋價格之影響，在探討高雄捷運對房屋價格之影響這方面的研究較為甚少，因此，本研究將以高雄捷運系統沿線住宅房屋價格來探討營運後對住宅房屋價格是否有造成顯著影響，故研究目的有下列三項：

- 一、探討高雄捷運系統旅客量是對房價之影響。
- 二、探討不同房屋屬性對住宅房價之影響。
- 三、探討房屋區位至高雄捷運系統各捷運站距離對住宅房價之影響。

第三節 研究範圍

本研究欲探討高雄捷運系統及旅客量對周遭房價之影響因子，選定高雄捷運系統紅線 21⁴個捷運站及橘線 14 個捷運站，共 35 個捷運站為研究標的，並根據以往學者(馮正民、曾平毅、王冠斐，1994；林楨家、黃至豪，2003；彭建文、楊宗憲、楊詩韻，

⁴ 高雄捷運系統紅線共 23 個捷運站，但因本研究樣本之世運站筆數不足 30 筆，而南岡山車站尚未通車，因此在此不列入探討。

2009；李怡婷、姜渝生，2004)對捷運站影響範圍作劃定，發現過去國內文獻之影響範圍為 500 公尺內，故本研究藉由高雄都會區 35 個捷運站之房屋價格建立模型，以探討高雄都會區房屋價格之影響因子。

第四節 研究流程

本研究為瞭解高雄捷運系統對房價主要的影響原因為何，研究流程如下：

- 一、瞭解本研究背景，以確立本研究動機、目的及研究範圍。
- 二、回顧過去學者之研究，以統整出影響房價之主要的因素為何。
- 三、根據過去學者所研究之房價變數及本研究現有資料，決定本研究使用變數。
- 四、將本研究變數資料進行敘述性統計及迴歸分析。
- 五、將本研究分析結果進行討論。
- 六、提出結論與建議。

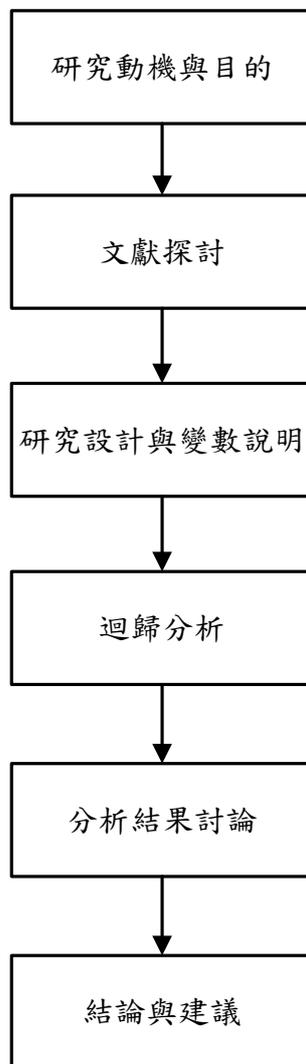


圖 1-2 研究流程圖

第二章 文獻探討

第一節 影響房屋價格之區域環境因素

一、高雄捷運發展與現況

高雄捷運系統自 1987 年確定興建，1988 年提出紅線、橘線、藍線與棕線，總長 77.7 公里，1991 年確立紅橘兩線路網、2001 年高雄捷運公司與市政府簽訂興建營運合約及開發合約，正式動工興建，在近二十年的推動與興建之下，紅線先於 2008 年 3 月 19 日正式通車營運，成為高雄第一條捷運系統，橘線先後於 2008 年 9 月 14 日正式通車營運，因紅線與橘線的路線似「十」，因此被稱為「十字路網」，如圖 2-1 (高雄捷運工程局網站)。

高雄捷運紅線長約 28.3 公里，橘線長約 14.4 公里，全長共約 42.7 公里，沿線設有 37 個車站。紅線自小港沿海路(小港站)、漢民路口，沿中山路經高雄國際機場、勞工公園、中山體育場、大港埔、高雄火車站，沿博愛路經察哈爾街、大順路等路口，在重和路口附近轉向西行，與台鐵、高鐵在左營站交會共構，再穿越半屏山沿翠華路，左楠路北行、經楠梓加工出口區至橋頭火車站，全長約 28.3 公里，其中約 19.8 公里為地下興建，約 8.5 公里為高架路段；橘線自中山大學經第三船渠沿大勇路、中正路經市議會、大港埔、民族路、和平路、福德路等路口、中正技擊館、衛武營，再沿鳳山自由路、光遠路至大寮中庄，全長約 14.4 公里，除大寮站外均採地下興建 (高雄捷運工程局報告書)。

高雄捷運系統紅線及橘線均採傳統鋼輪鋼軌式之高運量捷運系統，總經費約 1839.63 億元，包括政府辦理事項經費 483.89 億元，政府投資額度 1047.7 億元及民間投資額度 308.04 億元，其中，中央政府負擔 79%；高雄市政府負擔 21% (高雄捷運工程局網站)。



圖 2-1 高雄都會區捷運系統紅橘線路網圖

資料來源:高雄捷運工程局網站

在高雄捷運紅線及橘線的基礎路網下，更進一步建構南北與東西向十字相交路網之環狀線，串連捷運紅橘兩線系統之彈性，使大眾運輸系統更加完整，加上輕軌環狀 168 幹線及捷運接駁運輸服務，讓高雄捷運系統之投資可充分發揮效益，並結合高雄之著名景點，打造兼具交通便利與觀光的高雄新核心，如圖 2-2。(高雄捷運工程局網站)



圖 2-2 高雄都會區環狀輕軌規劃圖
 資料來源:高雄捷運工程局網站

根據過去學者研究顯示，大眾運輸系統的完工營運可提升鄰近地區的交通便利性，並吸引人潮、帶動商機及促進房地產的發展。目前高雄現有之臺灣鐵路、高速鐵路及捷運系統結合為大眾運輸系統，未來加入高雄輕軌環狀線後，預期將吸引更多的人潮，並帶動商機，同時促進沿線房地產的發展。因此本研究將至高雄捷運距離與高雄捷運系統旅客量作為影響房屋價格之重要變數之一，以驗證預期假設。

二、高雄房地產市場現況

本節高雄房地產現況分析之參考依據為高雄捷運資訊網、行政院經濟建設委員會「臺灣住宅需求動向季報」及內政部建築研究所「臺灣房地產景氣動向季報」，並分為各捷運站及整體市場兩方面做探討：

(一) 捷運沿線

高雄市近幾年因重大建設相繼完工營運，加上捷運系統正式營運，使得南部房地產市場更加活絡，尤其主攻捷運週邊店面。表 2-1 為高雄捷運系統紅線各捷運站附近景點及房地產市場特色，發現小港機場、草衙站、凱旋站、高雄車站、左營站及橋頭火車站為重要的交通樞紐；三多商圈、中央公園、後驛站及巨蛋站則擁有廣大商圈及人潮；獅甲站、凹子底、前鎮高中、生態園區及青埔站發展為綠化生活的優質都市住宅；加上世運主館、漢神巨蛋、夢時代及新光三越二站等重大建設完工，愛河及前鎮河整治、規劃橋頭糖廠、都市更新及規劃公園、綠地、河道等開放空間，都使高雄在食衣住行育樂各部分獲得更高品質的生活環境，同時也帶動各捷運站附近之房價。

表 2-1 高雄捷運系統紅線各捷運站附近景點及房地產市場特色

捷運站	附近景點	房市特色
R3 小港站	紅毛港文化園區、鳳鼻頭遺址	商業人口活動最頻繁的區塊，以透天店面及別墅為主。
R4 小港機場	高雄國際機場	為進出小港機場的過境旅客，捷運站週邊 500 公尺的住家量不多，人口多數皆在 500 公尺以上，以傳統騎樓式透天住家為主。
R4A 草衙站	機場咖啡(休閒農場)、高雄花市	東側為高雄國際機場，大部分生活圈屬航高限制區，住宅、商圈集中在舊草衙生活圈，位於捷運站、國際機場及中山高速公路交流道，為交通樞紐，以透天住家為主力。

表 2-1 高雄捷運系統紅線各捷運站附近景點及房地產市場特色 (續)

捷運站	附近景點	房市特色
R5 前鎮高中	河畔公園、自強夜市、福誠高中、五甲廟	屬舊部落住宅社區，生活便利性佳，自強夜市及五甲廟龐大的進香客，都將提供龐大的外來客源，目前整治前鎮河，以發展綠地生活，以透天厝為主。
R6 凱旋站	金銀島、夢時代、凱旋世貿	鄰近夢時代購物中心及金銀島購物中心，帶動了週邊購物休憩的新生活商圈。位於中山路及高雄港聯外道路凱旋路的交會處及國道1號交流道，為重要的交通樞紐，以透天住家為主。
R7 獅甲站	高雄軟體科技園區、勞工公園	鄰近勞工公園，假日花市人潮洶湧，有好市多大賣場，生活機能成熟，以透天厝為主。
R8 三多商圈	三多商圈、海洋之星、85大樓、大型百貨公司	三多商圈，週邊生活機能性佳，有多家百貨公司，為南高雄地區的重點商區圈，讓整個商圈擁有基本的人潮，週邊以店面為主。
R9 中央公園	城市光廊、愛河、真愛碼頭、新崛江商圈	鄰近城市光廊、中央公園及新崛江商圈，吸引學生客源為主的商店群聚其中，具強大聚客效應。
R11 高雄車站	高雄車站商圈、主要交通樞紐	重要交通轉運站：鐵路、客運、市內公車運輸轉運站。擁有大量人潮，以店面為主。
R12 後驛站	愛河之心、國立科學工藝博物館	高醫大商圈，生活機能成熟，且鄰近大學學區，為投資客最愛，以小型套房為主。
R13 凹子底	高雄市立美術館、凹子底森林公園	為副都市中心，加上農16特區及美術館未來會高度成長的兩大重劃區，生活便利頗為充足，以新興的住宅為主。
R14 巨蛋站	漢神巨蛋百貨、瑞豐夜市	巨蛋商圈，週邊生活機能趨於完善，為北高雄最具潛力區域，以新興的住宅為主。
R15 生態園區	蓮池潭、春秋閣、龍虎塔	兩大生態公園，大面積的公園綠地，生活便利性充足，未來以優良都會住宅社區為本區發展重心，以新興的住宅為主。
R16 左營站	新光三越百貨公司、主要交通樞紐	臺鐵、捷運及高鐵共構，加上新光三越二館開幕，帶動北高雄房價。
R17 世運站	世運主場館、國軍左營總醫院	東邊為半屏山及中油廠區、西邊為世運會主場館，週邊除中油宿舍及廠房外，幾乎無一般住家。
R18 油廠國小	白色巨塔關欣宿舍、果菜左楠分場	高雄煉油總廠及海軍眷村聚落，生活便利性極佳，以透天厝為主。

表 2-1 高雄捷運系統紅線各捷運站附近景點及房地產市場特色 (續)

捷運站	捷運站	捷運站
R19 楠梓加工區	楠梓加工區、高雄大學	為南台灣極為重要的加工出口區，周邊生活圈為生活機能成熟的舊聚落，以透天厝為主。
R20 後勁站	高雄海洋科技大學	空地稀少，離中油煉油廠距離太近，除本身區域客因享有中油公司的各項補貼而願意繼續住在此外，幾乎無外來客進入本區購屋，以透天厝為主。
R21 都會公園	高雄都會公園、高雄楠梓運動場	楠梓火車站後站，鄰近楠梓舊住宅聚落，以透天厝為主。
R22 青埔站	台糖花卉中心	週邊幾乎都是農地，目前正進行規劃公園、綠地、河道等開放空間，以綠帶及交通系統來營造優質之都市意象，以透天厝為主。
R22A 橋頭糖廠	橋頭糖廠	於民國 91 年 9 月更被高雄縣政府公告為縣定級古蹟，獨具風味的人文風情，加上橋頭糖廠重新規劃，發展成交通便利的觀光景點，以透天厝為主。
R23 橋頭火車站	竹林公園、交通樞紐	鄰近橋頭舊市場，生活便利性佳，緊鄰捷運站的傳統市場在重新規劃中，以透天厝為主。

資料來源：高雄捷運資訊網，優築網，本研究整理。

表 2-2 為高雄捷運系統橘線各捷運站附近景點及房地產市場特色，發現市議會站、美麗島站、五塊厝站及鳳山站則商業氣息濃厚；西子灣站、鹽埕埔站、文化中心站、技擊館站、衛武營站及大東站以休憩環境及濃厚人文氣息為重要發展特色，增添都市優雅的休閒風情。

表 2-2 高雄捷運系統橘線各捷運站附近景點及房地產市場特色

捷運站	附近景點	房市特色
O1 西子灣站	西子灣海水浴場、英國領事館	西子灣擁有最佳的休憩環境，加上中山大學，擁有大量觀光及學校師生人潮。
O2 鹽埕埔站	真愛碼頭、駁二特區	曾為高雄的首善之區，與西子灣站串成休閒區域，對區域的觀光旅遊將有極大幫助。

表 2-2 高雄捷運系統橘線各捷運站附近景點及房地產市場特色 (續)

捷運站	附近景點	房市特色
O4 市議會站	愛河畔、玫瑰天主堂	商業氣息濃厚，學校密集度高，生活便利性佳，鄰近愛河、棒球場，因此流動的遊客數量多，以辦公大樓及高價位透天大樓為主。
O5 R10 美麗島站	六合夜市、喜餅街、南華商場	高雄捷運紅線與橘線交會的轉乘站，高雄市的指標夜市商圈，擁有婚紗攝影街及喜餅街。建築大多老舊，屋齡折舊高。
O6 信義國小站	中正市場、自來水公園	重要的商辦圈，因土地稀少，透天個案多為小型建案。
O7 文化中心站	文化中心、彩虹公園、大統百貨	高雄市的文教重鎮，人文氣息濃厚。近期因為空間改造活動，多了市民藝術大道、五福步道、自來水公園等優質遊憩去處。
O8 五塊厝站	陳中和紀念公園、關帝廟、武廟商圈	以關帝廟為中心，擁有廣大的傳統市集，以透天店面及透天住家為主。
O9 技擊館站	三信家商、各式運動場館	擁有技擊館、國際標準泳池、體育場、極限運動場、大型室內籃球場等，休閒運動空間完善，加上武廟黃昏市場，生活便利，以透天住家為主。
O10 衛武營站	衛武營藝術文化中心、高雄陸軍總醫院	高雄重要的綠地公園，預計將衛武營藝術文化中心興建成為一座綜合性文化展演設施，人文氣息濃厚。
O11 鳳山西站	開漳聖王廟、婦幼青少年館	週邊為住宅社區，除縣議會及台電公司外，較無大型公共設施或是知名的旅遊景點，以透天住宅為主。
O12 鳳山站	訓風砲台、平成砲台、鳳儀書院	鳳山的精華區，區域發展歷史悠久，透天店面住宅密度高。
O13 大東站	大東文化藝術中心、青年夜市	以國父紀念館為核心，生活便利性佳，整治鳳山溪，塑造河堤社區，住宅條件佳。
O14 鳳山國中站	鳳山共同市場、鳳凰山步道	500 公尺以內可用建地也不多，外圍則有博愛路一帶有較多的發展可能性。
OT1 大寮站	大寮機廠、鳳林黃昏市場	提供相當多的土地，為重點發展區。

資料來源：高雄捷運資訊網，優築網，本研究整理。

(二) 整體趨勢

根據 2010 年第 3 季至 2012 年第 2 季近兩年臺灣住宅需求動向季報指出高雄整體房地產市場，在住宅類型部分，透天厝/別墅的需求從 53.8% 微降到 40.4%，而電梯大樓的需求從 40.8% 略升至 51.7%，顯示過去在高雄地區的居民以透天住宅為主，但因土地趨漸於飽和情況下，高雄近期住宅建築以大樓為主，如：農 16 特區及美術特劃區，開始改變高雄地區居民對於透天厝/別墅的需求；在總價部分，900 萬元以上之戶數從 16.7% 攀升至 23.4%，表示在高雄地區仍有高總價房屋的消費群。

第二節 影響房屋價格之個別屬性因素

根據過去文獻發現影響房屋價格的因素很多，大致可分為幾類，第一類為房屋之交通便利性，如：地理位置、至量販店或便利商店的距離、至大眾捷運系統的距離、路寬等；第二類為住宅屬性，如：用途類別、坪數、屋齡、所在樓層、房屋坐向等；第三類為房屋周邊環境與附屬設施，如：公共設施面積、停車位等；第四類為市場環境指標，如：經濟成長率、利率、房屋貸款負擔率等；第五類為其他因素，如：議價空間、銷售時間長短、流動性等。而本研究主要探討高雄捷運系統與住宅屬性對房價之影響，因此本研究以房屋之交通便利性與住宅屬性兩類作文獻回顧部分。

一、交通便利性

根據過去國內外文獻探討捷運對房價之影響，發現捷運對房價之影響多為顯著正相關，在國外文獻部分，McMillen and McDonald(2004)調查芝加哥捷運營運前後對房價之影響，結果發現捷運線 1.5 英里範圍內之房價比其他地區高 6.89%。Armstrong and Rodriguez(2006)發現車站對房價有顯著影響，其影響程度會隨車站距離增加而房價遞減。

在國內文獻部分，馮正民等人(1994)利用 1982 年 6 月至 1992 年 12 月市面上不動產價格之中古屋市場價格，調查台北捷運木柵線、新店線、淡水線與南港線之車站附近之房價，並分成市區、邊緣區和郊區等三類車站進行分析，發現三類車站之房價有顯著影響，且市區高於邊緣區，邊緣區又高於郊區。彭建文等人(2009)利用 2004 年第 1 季至 2007 年第 2 季共 3,905 筆內政部所編「房地產交易價格簡訊」資料進行台北捷運紅線各車站對不同區位房價分析，並分為市中心、市郊和郊區等三個行政區位，發現台北捷運對房價有顯著影響，其影響程度亦隨車站距離增加而房價遞減之情形。林楨家、黃至豪(2003)利用 1993~1999 年房屋市場月刊等共 10 種中古屋雜誌或房屋行情報導之資料，調查台北捷運紅線各車站對房價之影響，並將房地所在地分為市中心區、市區邊緣和郊區等三種地理區位，發現房地在市中心區和市邊緣區之房價有顯著差異，而郊區並無顯著差異存在。洪得洋、林祖嘉(1999)利用太平洋公司 1994 年 11 月至 1997 年 12 月共 3,730 筆資料分析台北捷運系統之淡水線、木柵線、新店線、南港線及板橋線等五條捷運線對房價影響，結果發現捷運車站影響範圍內的房屋價格顯著高於捷運車站影響範圍外之房屋價格。

雖然大多文獻都認為捷運對附近房屋價格有影響，但也有文獻認為捷運對附近房價並沒有顯著影響，如：Gatzlaff and Smith(1993)利用重覆銷售指數和特徵價格法調查 1971~1990 年邁阿密鐵路的興建對車站附近房價的影響，發現利用重覆銷售指數的結果並無顯著影響，而利用特徵價格法的結果也只顯示些微影響。

二、住宅屬性

根據內政部營建署提供之住宅屬性包括住宅品質、住宅形式、住宅大小、建築物年齡、住宅類型、所有權等等，而本研究因受限於資料取得不易之故，住宅屬性將以內政部地政司資訊網房屋交易資料中所涵蓋之住宅屬性做為相關變數，

分別為路寬、總樓層數、移轉樓層、移轉土地坪數、移轉房屋坪數、屋齡等六個，並以此做為本文獻主要探討指標。

(一) 路寬

洪得洋、林祖嘉(1999)提到道路寬度與建築對外聯繫的方便性有極大的關係，且對住宅成交價格有正向顯著影響；彭建文等人(2009)分析臺北捷運紅線周圍房價之影響要素，得到住宅面臨道路寬度越大，對住宅價值有正向影響。由上述過去探討影響房屋價格之學者(洪得洋、林祖嘉，1999；彭建文等人，2009)的研究發現，道路寬度對房屋價格有正向顯著關係。

(二) 總樓層數

陳建良、林祖嘉(1998)提出臺灣高樓層住宅十分流行，且售價相當高；李泓見等人(2005)利用國泰建設公司資料調查 1994~2003 年台北都會區不同住宅類型價差之研究，結果發現總樓層數有正向顯著；Edwin et.al.(2008)利用香港調查協會資料，探討不同房屋空間與購屋者之間其價值關係，發現所在樓層數越高對房屋價格更能帶來正向的影響。由上述過去探討影響房屋價格之學者(陳建良、林祖嘉，1998；李泓見等人，2005；Edwin et.al.，2008)的研究發現，總樓層數越高對房屋價格有正向顯著關係。

(三) 移轉樓層

張金鵠、范垂爐(1993)結果發現不同層樓對房屋價格有影響，且提出臺灣民眾對四樓存有偏見，為所有樓層中價格最低者；李泓見等人(2005)利用國泰建設公司資料調查 1994~2003 年台北都會區不同住宅類型價差之研究，結果發現移轉樓層有正向顯著；彭建文等人(2009)發現位於都市之特定樓層住宅

(一樓、頂樓)對房屋價格會有影響。由上述過去探討影響房屋價格之學者(張金鵠、范垂爐，1993；李泓見等人，2005；彭建文等人，2009)的研究發現，住宅位於不同樓層受到民眾習慣或地理位置等等因素，而產生不同的住宅價值。

(四) 移轉土地(坪)

Christopher R. Cunningham(2006)調查美國西雅圖住宅價格與未使用土地價格之關聯性，得到若住宅價格上漲 11%時，未開發土地價格將有 1.6%的增幅；Xiaolu Gao and Yasushi Asami(2007)調查日本東京都與北九州都市土地價格增長的關係，發現都市景觀有助於提昇土地價值，進而助益土地價格；Morris A. Davis and Michael G. Palumbo(2008)調查美國住宅區土地與房價之間的關聯性，結果得到房屋價格與邸第價格呈現正向關係。由上述過去探討影響房屋價格之學者(Christopher R. Cunningham，2006；Xiaolu Gao and Yasushi Asami，2007；Morris A. Davis and Michael G. Palumbo，2008)的研究發現，土地價格高低對房屋價格有顯著關係。

(五) 移轉房屋(坪)

Can, A.(1992)調查 1980 年富蘭克林 563 筆房屋交易資料，並透過特徵價格法估算鄰近地區空間對房價的影響性，結果發現坪數對房價有顯著正向影響；曾建穎等人(2006)探討租金與房價相互影響程度，結果發現坪數的多寡對房價有顯著正向影響；Sander, H.A. and Polasky, S.(2009)利用特徵價格法調查美國明尼蘇達州西郡不同環境對於房價之影響，發現房屋面積對住宅本身價格有顯著的正向影響；Selim, H.(2009)調查 2004 年土耳其 5741 筆房屋資料，並透過特徵價格法來探討住宅影響因素，發現房屋面積對住宅本身價格有顯著的正向影響。

廖仲仁、張金鶚(2009)以2004年台北市成交與拍賣樣本資料做實證分析，探討房地產景氣復甦期間那些因素會影響購屋者對於拍賣與搜尋市場的選擇，並以每坪價格作為應變數，結果發現每坪價格與住宅面積呈顯著負向影響；謝富順、張巧宜(2010)利用2006年10月1日至2009年6月30日之台北市、台中市及高雄市地方法院的法院拍賣資料，探討坪數對每坪單價之關係，結果發現每坪價格越往南部越便宜，且每坪單價越小，面積與每坪單價呈負相關，符合邊際效用遞減法則，但當法拍屋每坪單價高於某一水準時，即不適用邊際效用遞減法則。由上述過去探討影響房屋價格之學者(Can, A., 1992; Sander, H.A. and Polasky, S., 2009; Selim, H., 2009; 廖仲仁、張金鶚, 2009; 謝富順、張巧宜, 2010)的研究發現，住宅面積對房屋價格有顯著關係，且每坪價格會因地裡位置不同而有所變化。

(六) 屋齡

Masayuki Nakagawaa et.al. (2007)調查東京都政府發布位於地震帶上之住宅，發現屋齡對房屋價格有負向影響力；Sander, H.A. and Polasky, S.(2009)利用特徵價格法調查美國明尼蘇達州西郡不同環境對於房價之影響，發現屋齡對房屋價格有負向顯著關係；Edwin Hon-Wan Chan et.al. (2008)利用香港調查協會資料，探討不同房屋空間與購屋者之間其價值關係，發現屋齡對房屋價格產生負向影響；Selim, H.(2009)調查2004年土耳其5741筆房屋資料，並透過特徵價格法來探討住宅影響因素，發現屋齡對房屋價格有負向顯著關係。由上述過去探討影響房屋價格之學者(Masayuki Nakagawaa et.al., 2007; Sander, H.A. and Polasky, S., 2009; Edwin Hon-Wan Chan et.al., 2008; Selim, H., 2009)的研究發現，建物本身隨著使用時間的增加會產生一定的折舊，因此屋齡對房屋價格有顯著負向關係。

第三節 文獻探討小結

綜上所述，高雄捷運系統於 2008 年正式通車營運、重大公共建設的推動及周遭環境的規劃及整治，帶動高雄捷運系統附近房屋價格及人潮，使高雄房地產市場成為政府、學界及業界所爭相探討的話題，而高雄捷運系統及人潮是否如同預期地對房地產價格產生影響，將是本研究實證分析欲探討之重點。

此外，我國對捷運系統的研究，都以台北捷運系統來探討對台北價格之影響，探討高雄捷運對房屋價格之影響這方面的研究較為較少，且捷運系統確實對附近房價會造成顯著正向影響，亦即捷運系統在一定範圍內對房價可造成影響，且距離捷運系統越近房屋價格越高。而住宅屬性部分，道路寬度對房屋價格有正向顯著關係；總樓層數越高對房屋價格有正向顯著關係；房屋面積對住宅本身價格有顯著的正面影響；住宅面積對房屋價格有顯著關係，且每坪價格會因地裡位置不同而有所變化；屋齡對房屋價格有顯著負向關係，因此，高雄捷運對房屋價格之影響，亦是本研究實證分析欲探討之重點。

第三章 研究設計

第一節 研究資料與來源

本研究以台灣地區高雄捷運系統 35 個捷運站 500 公尺範圍內之房屋價格為研究對象，研究資料來源取自於中華民國內政部地政司房屋交易資料庫房屋價格及高雄捷運工程局各站旅客量統計表，高雄捷運系統紅線研究期間 2008 年第 2 季至 2012 年第 1 季，橘線研究期間 2008 年第 4 季至 2012 年第 1 季⁵，為季資料，研究方法為虛擬變數迴歸分析，研究樣本為高雄捷運系統經過之 35 個捷運站共計 13,907 筆觀察值，資料包含移轉土地坪數、移轉房屋坪數、路寬、總樓層數、移轉樓層、臨街關係、構造種類、建築完成年月、用途類別、價格等等數據。

第二節 研究資料選取

本研究利用中華民國內政部地政司房地產交易價格資料庫選取高雄捷運系統經過之 13 個行政區內資料，共計 13,907 筆觀察值，而本研究欲探討捷運系統及旅客量對周遭房價之影響，包括各用途類別（如工廠、公寓、住宅大樓、透天住宅、店面（店舖）、辦公商業大樓及華廈等），因此本研究將選定以周遭住宅為主之房價作為探討，故將非研究對象之資料剔除，剩餘 12,828 筆，再將其樣本資料的座落地點依至捷運距離劃分捷運區及非捷運區。

高雄捷運系統紅線各捷運站附近之房價共計 8,944 筆觀察值，將無法判別之路段予以剔除，再篩選出本研究需使用之樣本資料，剩餘 8,535 筆，再將可用之 8,535 筆資料以捷運站 500 公尺為基準劃分捷運區與非捷運區範圍，分別為捷運站 500 公尺以

⁵本研究以高雄捷運系統通車營運後之住宅房價為研究對象，因紅線於 2008 年 3 月 19 日正式通車營運，故選自 2008 年第 2 季起之資料，而橘線於 2008 年 9 月 14 日正式通車營運，故選自 2008 年第 4 季起之資料以作為研究資料。

下 1,654 筆、捷運站 500 公尺以上 6,881 筆。

高雄捷運系統橘線各捷運站附近之房價共計 4,153 筆觀察值，先將無法判別之路段予以剔除，再篩選出本研究需使用之樣本資料，剩餘 3,884 筆，再將可用之 3,884 筆資料以捷運站 500 公尺為基準劃分捷運區與非捷運區範圍，分別為捷運站 500 公尺以下 1,269 筆、捷運站 500 公尺以上 2,615 筆。

第三節 研究方法

在研究模型設定方面，以往文獻多採用 log-linear 之特徵價格函數形式，故本研究以 log-linear 分別實證有無捷運旅客量之模型適合度。本研究以住宅交易總價($\ln(P)$)為應變數，與考量樣本各變數的影響，建立兩模型並比較兩模式之差異，其模型設定分別如下：

$$\ln(P) = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \beta_7 X_7 + \beta_8 X_8 + \varepsilon_i \quad (1)$$

$$\ln(P) = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \beta_7 X_7 + \beta_8 X_8 + \beta_9 \ln(X_9) + \varepsilon_i \quad (2)$$

其中 i 代表在同一期間，不同橫斷面的高雄捷運系統捷運站中的第 i 個捷運站； β_0 為截距項； β_i 為各解釋變數之係數； $X_1, X_2, X_3, \dots, X_9$ 各變數之說明，如表 3-1； ε_i 為第 i 個行政區之誤差項。

第四節 變數選取與定義

本研究以房屋總價($\ln(P)$)為被解釋變數，而可解釋變數為路寬、總樓層數、移轉土地坪數、移轉房屋坪數、屋齡、土地使用分區、移轉全棟住宅、至捷運站距離及捷運旅客量等九個變數，相關變數名稱設定說明如表 3-1 所示。

表 3-1 影響房屋價格相關變數設定說明

變數	符號	單位	說明
房屋總價	P	萬元	實際取得房屋交易之價格。本研究主要針對捷運系統對周遭房屋價格之影響，因周遭住宅用途類別 ⁶ 眾多，故本研究將其以住宅市場為主，其餘用途類別將不列入考慮。
移轉土地面積	X ₁	坪	實際取得土地坪數。房屋價格會因移轉土地大小而有所變動，因此本研究預期取得土地面積越大，房屋價格也會較高。
移轉房屋面積	X ₂	坪	實際取得建築坪數。房屋價格會因可使用面積而有所增減，因此本研究預期取得面積越大，房屋價格也會較高。
屋齡 ⁷	X ₃	年	該建築物完工所經歷之年數。房屋價格因會隨時間的增長而有所變動，因此本研究認為房價與屋齡會呈非線性關係。
路寬	X ₄	公尺	建築所面臨之道路寬度。道路寬度越大，表示該地方之交通便利性較高，因而反應在房屋價格上，在此本研究預期房價會受路寬影響呈正向影響。
總樓層數	X ₅	層	建築地上樓層總數。本研究認為總樓層數越高，房屋價格越高，但因本研究多為透天住宅之樣本，故總樓層數部份可能為正或負。

⁶根據中華民國內政部地政司房地產交易價格資料庫用途類別項目分別為公寓、透天住宅、店面(店舖)、辦公商業大樓、住宅大樓、華廈、套房、工廠、廠辦、農舍、倉庫及其他等 12 種項目。而本研究採用之用途類別為公寓為 5 層樓含以下無電梯之住宅、透天住宅、住宅大樓為 11 含以上有電梯之住宅、華廈為 10 層樓含以下有電梯之住宅及套房為 1 房 1 廳 1 衛之住宅等 5 種項目。

⁷ 本研究之屋齡計算為：房屋成交年－房屋建築完成年。

表 3-1 影響房屋價格相關變數設定說明（續）

變數	符號	單位	說明
土地使用分區(住宅區為基礎)	X ₆	0,1	商業區 ⁸ =1，其他=0。因商業區具多樣化空間可使用，應可滿足住戶日常所需，因此本研究認為商業區價格會高於住宅區。
移轉全棟住宅(移轉全棟為基礎)	X ₇	0,1	非移轉全棟=1，其他=0。本研究預期移轉全棟之價格會高於非移轉全棟之住宅價格。
捷運站距離(501公尺以上為基礎)	X ₈	0,1	500公尺以下=1，其他=0。愈接近捷運站表示交通便利性佳的情況下，因此本研究認為距離捷運站500公尺以下之房屋價格會高於501公尺以上之房屋價格。
捷運旅客量 ⁹	X ₉	人次	實際進出捷運系統旅客量人次。旅客量越高，雖帶動附近商機，但也伴隨噪音及環境清潔問題，因此本研究認為旅客量影響該附近之房價無法預期正或負。

資料來源：內政部地政司，高雄捷運工程局，本研究整理

⁸ 根據中華民國內政部地政司房地產交易價格資料庫使用分區中的商業區分別為商業區、第二種特定商業專用區及第三種特定商業專用區等三種，而本研究皆定義為商業區。

⁹ 本研究捷運旅客量之計算為：季旅客量=本季每月旅客量相加。

第四章 實證分析

第一節 敘述性統計結果

本研究之敘述性統計結果主要分成三部份，先說明高雄捷運全樣本、紅線及橘線各變數之最小值、最大值、平均數及其標準差，如表 4-1，再細分至紅橘兩線各捷運站內各變數之最小值、最大值、平均數及其標準差，如表 4-2 至表 4-9。

一、高雄捷運系統全樣本敘述性統計結果

表 4-1 高雄捷運系統、紅線及橘線各變數之最小值、最大值、平均數及標準差

	總價 *(萬元)	移轉土 地面積 (坪)	移轉房 屋面積 (坪)	屋齡 (年)	路寬 (公尺)	總樓 層數 (層)	土地 使用 分區	捷運 距離 (公尺)	移轉 全棟 住宅	捷運旅 客量*	
全 部 樣 本	最小值	10.80	0.45	4.25	1	1	0	0	0	58,535	
	最大值	9,600	713.12	648.44	66	80	35	1	1	1,439,391	
	平均數	588.32	19.35	49.70	21.41	14.67	6.03	0.25	0.23	0.65	381,370.27
	標準差	506.4	18.93	31.27	13.81	10.11	4.93	0.43	0.42	0.48	307,880.16
紅 線	最小值	39	0.51	4.25	1	2	1	0	0	58,535	
	最大值	9,600	713.12	648.44	57	80	31	1	1	1,439,391	
	平均數	594.80	19.24	50.63	19.41	14.91	6.53	0.23	0.19	0.63	468,892.98
	標準差	484.87	19.97	30.88	13.84	10.24	5.26	0.42	0.40	0.48	329,655.14
橘 線	最小值	10.80	0.45	4.87	1	1	1	0	0	89,801	
	最大值	6,700	399.30	614.93	66	60	35	1	1	615,618	
	平均數	574.57	19.56	47.73	25.63	14.17	4.97	0.30	0.32	0.69	189,068.12
	標準差	549.22	16.50	31.99	12.76	9.82	3.91	0.46	0.46	0.46	102,390.18

註*：總價及捷運旅客量取自然對數。

由上述表 4-1 結果發現，在全樣本部份，總價最大值及最小值分別為 9600 萬元及 10.8 萬元，平均總價為 588.32 萬元，標準差為 506.4 萬元；移轉土地面積最大值及最小值分別為 713.12 坪及 0.45 坪，平均移轉土地面積為 19.35 坪，標準差為 18.93 坪；移轉房屋面積最大值及最小值分別為 648.44 坪及 4.25 坪，平均移轉房屋面積為 49.70 坪，標準差為 31.27 坪；屋齡最大值及最小值分別為 66 年及 1 年，平均屋齡為 21.41 年，標準差為 13.81 年；路寬最大值及最小值分別為 80 公尺及 1 公尺，平均路寬為 14.67 公尺，標準差為 10.11 公尺；總樓層數最大值及最小值分別為 35 層樓及 1 層樓，平均總樓層數為 6.03 樓，標準差為 4.93 層樓；土地使用分區以 75% 為住宅區，25% 為商業區之住宅；移轉全棟住宅以 65% 為移轉全棟，35% 為移轉非全棟之住宅；至捷運距離以 23% 為距離 500 公尺以內，77% 為距離 501 公尺以外；捷運旅客量最大值及最小值分別為 1,439,391 人及 58,535 人，平均捷運旅客量為 381,370.27 人，標準差為 307,880.16 人。

在紅線部份，總價最大值及最小值分別為 9600 萬元及 39 萬元，平均總價為 594.80 萬元，標準差為 484.87 萬元；移轉土地面積最大值及最小值分別為 713.12 坪及 0.51 坪，平均移轉土地面積為 19.24 坪，標準差為 19.97 坪；移轉房屋面積最大值及最小值分別為 648.44 坪及 4.25 坪，平均移轉房屋面積為 50.63 坪，標準差為 30.88 坪；屋齡最大值及最小值分別為 57 年及 1 年，平均屋齡為 19.41 年，標準差為 13.84 年；路寬最大值及最小值分別為 80 公尺及 2 公尺，平均路寬為 14.91 公尺，標準差為 10.24 公尺；總樓層數最大值及最小值分別為 31 層樓及 1 層樓，平均總樓層數為 6.53 樓，標準差為 5.26 層樓；土地使用分區以 77% 為住宅區，23% 為商業區之住宅；移轉全棟住宅以 63% 為移轉全棟，37% 為移轉非全棟之住宅；至捷運距離以 19% 為距離 500 公尺以內，81% 為距離 501 公尺以外；捷運旅客量最大值及最小值分別為 1,439,391 人及 58,535 人，平均捷運旅客量為 468,892.98 人，標準差為 329,655.14 人。

在橘線部份，總價最大值及最小值分別為 6700 萬元及 10.8 萬元，平均總價為

574.57 萬元，標準差為 549.22 萬元；移轉土地面積最大值及最小值分別為 399.3 坪及 0.45 坪，平均移轉土地面積為 19.56 坪，標準差為 16.50 坪；移轉房屋面積最大值及最小值分別為 614.93 坪及 4.87 坪，平均移轉房屋面積為 47.73 坪，標準差為 31.99 坪；屋齡最大值及最小值分別為 66 年及 1 年，平均屋齡為 25.63 年，標準差為 12.76 年；路寬最大值及最小值分別為 60 公尺及 1 公尺，平均路寬為 14.17 公尺，標準差為 9.82 公尺；總樓層數最大值及最小值分別為 35 層樓及 1 層樓，平均總樓層數為 4.97 樓，標準差為 3.91 層樓；土地使用分區以 70% 為住宅區，30% 為商業區之住宅；移轉全棟住宅以 69% 為移轉全棟，31% 為移轉非全棟之住宅；至捷運距離以 32% 為距離 500 公尺以內，68% 為距離 501 公尺以外；捷運旅客量最大值及最小值分別為 615,618 人及 89,801 人，平均捷運旅客量為 189,068.12 人，標準差為 102,390.18 人。

二、高雄捷運系統橘線敘述性統計結果

表 4-2 至表 4-5 為高雄捷運系統橘線各捷運站內各變數之最小值、最大值、平均數及其標準差，高雄捷運系統橘線各捷運站內各變數之最小值請見下表 4-2：

表 4-2 高雄捷運系統橘線各捷運站內各變數之最小值

捷運站	變數 總價 *(萬元)	移轉土 地面積 (坪)	移轉房 屋面積 (坪)	屋齡 (年)	路寬 (公尺)	總樓 層數 (層)	土地 使用 分區	捷運 距離 (公尺)	移轉 全棟 住宅	捷運旅 客量*
西子灣站	130	6.34	17.54	5	2	2	0	1	0	250,205
鹽埕埔站	68	1.99	9.79	3	2	2	0	0	0	185,556
市議會站	49.4	0.45	8.56	1	1	1	0	0	0	164,215
美麗島站	40	0.96	6.55	3	2	2	1	0	0	450,450
信義國小站	45	0.82	7.23	2	6	2	0	0	0	117,222
文化中心站	10.8	1.17	6.43	3	3	2	0	0	0	243,788
五塊厝站	53	1.00	9.42	3	2	2	0	0	0	116,767
技擊館站	63	0.61	7.05	2	2	2	0	0	0	119,873
衛武營站	75	1.11	9.68	4	4	2	0	0	0	115,405
鳳山西站	70	1.85	10.70	1	3	2	0	0	0	143,568
鳳山站	180	2.23	13.91	1	4	1	0	0	0	133,302
大東站	150	4.12	9.29	1	2	2	0	0	0	89,801
鳳山國中站	120	2.56	4.87	1	2	2	0	0	0	101,094
大寮站	70	3.49	9.00	1	2	1	0	0	0	155,031

註*：總價及捷運旅客量取自然對數。

由上述表 4-2 結果發現，在橘線各捷運站內各變數之最小值，於總價部份以「文化中心站」交易總價為最小，其值為 10.8 萬元，以「鳳山站」交易總價為最大，其值為 180 萬元；移轉土地面積部份以「市議會站」交易坪數為最小，其值為 0.45 坪，以「西子灣站」交易坪數為最大，其值為 6.34 坪；移轉房屋面積部份以「鳳山國中站」交易坪數為最小，其值為 4.87 坪，以「西子灣站」交易坪數最大，其值為 17.54 坪；屋齡部份以「市議會站」、「鳳山西站」、「鳳山站」、「大東站」、「鳳山國中站」及「大寮站」屋齡年數為最小，其值為 1 年，以「西子灣站」屋齡年數最大，其值為 5 年；路寬部份以「市議會站」住宅所面臨之路寬為最小，其值為 1 公尺，以「信義國小站」住宅所面臨之路寬為最大，其值為 6 公尺；總樓層數以「市議會站」、「鳳山站」及「大寮站」交易總樓層為最小，其值為 1 層樓，其餘各站交易總樓層數皆為 2 層樓；土地使用分區部份除「美麗島站」住宅研究樣本皆為商業區外，其餘各站皆有住宅區

及商業區比較討論；至捷運距離部份除「西子灣站」住宅研究樣本皆為至捷運距離 500 公尺以上外，其餘各站皆有至捷運距離 500 公尺內及至捷運距離 500 公尺外比較討論；捷運旅客量部份以「大東站」捷運旅客量為最小，其值為 89,801 人，以「美麗島站」捷運旅客量為最大，其值為 450,450 人。

表 4-3 高雄捷運系統橘線各捷運站內各變數之最大值

捷運站	變數 總價 *(萬元)	移轉土 地面積 (坪)	移轉房 屋面積 (坪)	屋齡 (年)	路寬 (公尺)	總樓 層數 (層)	土地 使用 分區	捷運 距離 (公尺)	移轉 全棟 住宅	捷運旅 客量*
西子灣站	2,000	57.17	139.02	54	18	5	1	1	1	397,241
鹽埕埔站	3,300	142.17	388.55	53	40	17	1	1	1	362,206
市議會站	6,700	110.25	405.68	58	60	35	1	1	1	249,670
美麗島站	5,500	101.04	276.63	60	60	25	1	1	1	615,618
信義國小站	2,900	45.07	223.37	52	60	32	1	1	1	159,888
文化中心站	2,600	159.12	191.72	51	40	26	1	1	1	288,706
五塊厝站	3,600	394.16	204.22	48	40	30	1	1	1	154,474
技擊館站	6,700	279.81	183.62	47	40	30	1	1	1	215,548
衛武營站	2,700	101.04	181.31	39	30	22	1	1	1	218,045
鳳山西站	5,000	83.96	249.14	45	40	16	1	1	1	245,038
鳳山站	3,300	93.78	196.83	53	40	15	1	1	1	176,611
大東站	3,900	121.60	266.22	47	40	10	1	1	1	132,454
鳳山國中站	2,500	116.42	114.01	45	40	24	1	1	1	144,517
大寮站	6,000	399.30	614.93	66	40	17	1	1	1	253,737

註*：總價及捷運旅客量取自然對數。

由上述表 4-3 結果發現，在橘線各捷運站內各變數之最大值，於總價部份以「西子灣站」交易總價為最小，其值為 2000 萬元，以「市議會站」及「技擊館站」交易總價為最大，其值為 6700 萬元；移轉土地面積部份以「信義國小站」交易坪數為最小，其值為 45.07 坪，以「大寮站」交易坪數為最大，其值為 399.3 坪；移轉房屋面積部份以「鳳山國中站」交易坪數為最小，其值為 114.01 坪，以「大寮站」交易坪數最大，其值為 614.93 坪；屋齡部份以「衛武營站」屋齡年數為最小，其值為 39 年，以「大寮站」屋齡年數最大，其值為 66 年；路寬部份以「西子灣站」住宅所面臨之

路寬為最小，其值為 18 公尺，以「市議會站」、「美麗島站」及「信義國小站」住宅所面臨之路寬為最大，其值為 60 公尺；總樓層數以「西子灣站」交易總樓層為最小，其值為 5 層樓，以「市議會站」交易總樓層為最大，其值為 35 層樓；捷運旅客量部份以「大東站」捷運旅客量為最小，其值為 132,454 人，以「美麗島站」捷運旅客量為最大，其值為 615,618 人。

表 4-4 高雄捷運系統橘線各捷運站內各變數之平均數

捷運站	變數	移轉	移轉			總樓	土地	捷運	移轉	捷運旅
	總價* (萬元)	土地 面積 (坪)	房屋 面積 (坪)	屋齡 (年)	路寬 (公尺)	層數 (層)	使用 分區	距離 (公尺)	全棟 住宅	客量* (人)
西子灣站	596.83	21.12	56.64	35.64	8.56	3.58	0.72	1.00	0.83	295,214.13
鹽埕埔站	710.72	18.89	66.22	23.97	18.27	7.55	0.88	0.88	0.62	227,039.43
市議會站	804.18	16.44	55.88	27.42	16.67	7.85	0.72	0.42	0.52	201,735.80
美麗島站	656.34	12.33	46.52	28.70	16.62	7.44	1.00	0.78	0.39	511,080.48
信義國小站	550.79	12.07	41.69	30.41	16.61	6.99	0.77	0.53	0.35	135,695.00
文化中心站	467.75	13.69	37.93	29.71	11.77	5.54	0.22	0.29	0.32	260,885.57
五塊厝站	475.81	15.85	40.23	28.69	13.20	5.41	0.41	0.27	0.50	128,450.81
技擊館站	465.07	16.39	40.31	28.06	14.11	5.39	0.25	0.21	0.60	132,540.18
衛武營站	587.84	18.80	50.51	25.28	14.24	5.07	0.12	0.08	0.69	134,385.04
鳳山西站	908.70	27.00	61.06	22.21	14.59	3.77	0.02	0.20	0.92	197,003.50
鳳山站	744.03	25.34	52.63	26.99	13.03	3.49	0.10	0.40	0.97	152,160.23
大東站	683.62	25.72	55.08	20.66	14.76	3.35	0.06	0.21	0.98	107,573.84
鳳山國中站	550.53	24.48	43.60	24.36	17.34	3.07	0.01	0.57	0.98	121,074.86
大寮站	421.80	25.75	50.13	19.42	11.79	3.27	0.00	0.09	0.99	204,422.08

註*：總價及捷運旅客量取自然對數。

表 4-5 高雄捷運系統橘線各捷運站內各變數之標準差

捷運站	變數	移轉	移轉							
	總價* (萬元)	土地 面積 (坪)	房屋 面積 (坪)	屋齡 (年)	路寬 (公尺)	總樓 層數 (層)	土地 使用 分區	捷運 距離 (公尺)	移轉 全棟 住宅	捷運旅 客量* (人)
西子灣站	436.76	10.53	31.97	12.44	3.68	1.11	0.45	0.00	0.38	47,840.67
鹽埕埔站	549.69	20.09	51.27	17.50	13.35	5.27	0.33	0.33	0.49	50,413.24
市議會站	978.47	16.26	52.32	15.15	12.34	6.56	0.45	0.50	0.50	28,149.21
美麗島站	817.14	13.17	41.53	12.77	12.56	4.36	0.00	0.41	0.49	43,840.31
信義國小站	465.23	8.83	25.60	9.70	14.50	5.35	0.42	0.50	0.48	13,398.62
文化中心站	412.08	13.03	21.93	7.99	7.56	3.24	0.42	0.45	0.47	12,729.63
五塊厝站	441.20	19.92	25.84	10.11	8.38	4.15	0.49	0.45	0.50	10,069.89
技擊館站	413.81	18.92	21.38	10.57	9.20	4.60	0.44	0.41	0.49	10,269.57
衛武營站	382.09	10.61	24.64	9.41	6.99	3.43	0.33	0.28	0.46	23,392.42
鳳山西站	779.26	13.87	38.60	14.16	9.50	1.93	0.12	0.40	0.27	32,345.08
鳳山站	600.84	12.79	30.17	15.17	8.95	2.17	0.31	0.49	0.18	10,263.99
大東站	519.62	11.72	32.56	14.67	7.83	1.12	0.24	0.41	0.15	10,508.80
鳳山國中站	398.87	12.81	22.32	14.90	13.30	2.02	0.12	0.50	0.15	11,310.41
大寮站	334.12	18.27	30.23	11.96	7.19	1.30	0.06	0.29	0.09	28,977.71

註*：總價及捷運旅客量取自然對數。

由上述表 4-4 及表 4-5 結果發現，在橘線各捷運站內各變數之平均數及標準差，於總價部份以「大寮站」平均總價為最小，其值為 421.80 萬元，標準差為 334.12 萬元，以「鳳山西站」平均總價為最大，其值為 908.70 萬元，標準差為 779.26 萬元；移轉土地面積部份以「信義國小站」平均坪數為最小，其值為 12.07 坪，標準差為 8.83 坪，以「鳳山西站」平均坪數為最大，其值為 27.00 坪，標準差為 13.87 坪；移轉房屋面積部份以「文化中心站」平均坪數為最小，其值為 37.93 坪，標準差為 21.93 坪，以「鹽埕埔站」平均坪數最大，其值為 66.22 坪，標準差為 51.27 坪；屋齡部份以「大寮站」平均屋齡年數為最小，其值為 19.42 年，標準差為 11.96 年，以「信義國小站」平均屋齡年數最大，其值為 30.41 年，標準差為 9.70 年；路寬部份以「西子灣站」住宅所面臨之平均路寬為最小，其值為 8.56 公尺，標準差為 3.68 公尺，以「鹽埕埔站」

住宅所面臨之平均路寬為最大，其值為 18.27 公尺，標準差為 13.35 公尺；總樓層數以「鳳山國中站」平均總樓層為最小，其值為 3.07 層樓，標準差為 2.02 層樓，以「市議會站」平均總樓層為最大，其值為 7.85 層樓，標準差為 6.56 層樓；捷運捷運旅客量部份以「大東站」平均捷運旅客量為最小，其值為 107,573.84 人，標準差為 10,508.80 人，以「美麗島站」平均捷運旅客量為最大，其值為 511,080.48 人，標準差為 43,840.31 人。

三、高雄捷運系統紅線敘述性統計結果

表 4-6 至表 4-9 為高雄捷運系統紅線各捷運站內各變數之最小值、最大值、平均數及其標準差，如下：

表 4-6 高雄捷運系統紅線各捷運站內各變數之最小值

捷運站	變數 總價* (萬元)	移轉 土地 面積 (坪)	移轉 房屋 面積 (坪)	屋齡 (年)	路寬 (公 尺)	總樓 層數 (層)	土地 使用 分區	捷運 距離 (公尺)	移轉 全棟 住宅	捷運旅 客量* (人)
小港站	53	1.46	8.58	1	2	2	0	0	0	421,591
小港機場	60	4.05	11.44	1	2	1	0	0	0	143,973
草衙站	65	2.15	12.76	1	2	1	0	0	0	179,576
前鎮高中	110	2.11	10.69	1	2	1	0	0	0	256,696
凱旋站	85	1.13	13.20	3	2	1	0	0	0	309,880
獅甲站	140	1.90	18.64	3	3	2	0	0	0	206,923
三多商圈	39	0.71	5.38	1	3	1	0	0	0	758,681
中央公園	55	0.62	4.25	2	2	1	0	0	0	672,080
高雄車站	42	0.72	6.48	1	3	2	0	0	0	1,113,420
後驛站	74	0.86	9.93	2	2	2	0	0	0	314,464
凹子底	70	0.64	6.24	1	2	1	0	0	0	215,548
巨蛋站	95	0.65	8.79	1	2	2	0	0	0	576,464
生態園區	120	1.28	6.34	1	4	1	0	0	0	222,853
左營站	130	1.34	14.41	1	3	2	0	0	0	630,402
油廠國小	120	2.36	14.84	1	3	1	0	0	0	177,367
楠梓加工區	90	1.77	18.30	1	4	2	0	0	0	191,400
後勁站	100	3.71	16.45	1	4	1	0	0	0	82,491
都會公園	44	0.51	4.26	1	4	2	0	0	0	175,296
青埔站	166	3.00	23.84	1	6	1	0	0	0	58,535
橋頭糖廠	270	18.76	24.20	1	4	2	0	0	1	62,347
橋頭火車站	210	5.86	25.29	1	5	2	0	0	1	232,235

註*：總價及捷運旅客量取自然對數。

由上述表 4-6 結果發現，在紅線各捷運站內各變數之最小值，於總價部份以「三多商圈」交易總價為最小，其值為 39 萬元，以「橋頭糖廠」交易總價為最大，其值為 270 萬元；移轉土地面積部份以「都會公園」交易坪數為最小，其值為 0.51 坪，以「橋頭糖廠」交易坪數為最大，其值為 18.76 坪；移轉房屋面積部份以「中央公園」交易坪數為最小，其值為 4.25 坪，以「橋頭火車」交易坪數最大，其值為 25.29 坪；屋齡部份除「凱旋站」、「獅甲站」、「中央公園」及「後驛站」外，其餘各站屋齡年數

為 1 年，而以「凱旋站」及「獅甲站」屋齡年數最大，其值為 3 年；路寬部份以「小港站」、「小港機場」、「草衙站」、「凱旋站」、「前鎮高中」、「中央公園」、「後驛站」、「凹子底站」及「巨蛋站」住宅所面臨之路寬為最小，其值為 2 公尺，以「青埔站」住宅所面臨之路寬為最大，其值為 6 公尺；總樓層數以「小港機場站」、「草衙站」、「凱旋站」、「前鎮高中」、「三多商圈」、「中央公園」、「凹子底站」、「生態園區」、「油廠國小」、「後勁站」及「青埔站」交易總樓層為最小，其值為 1 層樓，其餘各站交易總樓層數皆為 2 層樓；移轉全棟住宅部份除「橋頭糖廠」、「橋頭火車站」住宅研究樣本皆為移轉全棟住宅外，其餘各站皆有移轉全棟住宅及移轉非全棟住宅比較討論；捷運旅客量部份以「青埔站」捷運旅客量為最小，其值為 58,535 人，以「高雄車站」捷運旅客量為最大，其值為 1,113,420 人。

表 4-7 高雄捷運系統紅線各捷運站內各變數之最大值

捷運站	變數	移轉	移轉	屋齡 (年)	路寬 (公尺)	總樓 層數 (層)	土地 使用 分區	捷運 距離 (公尺)	移轉	捷運旅 客量*
	總價* (萬元)	土地 面積 (坪)	房屋 面積 (坪)						全棟 住宅	
小港站	1,600	192.38	304.09	44	58	19	1	1	1	559,721
小港機場	7,500	473.45	250.80	44	40	12	1	1	1	196,948
草衙站	2,200	290.40	224.83	46	40	19	1	1	1	235,114
前鎮高中	2,400	75.62	130.29	51	30	22	1	1	1	341,474
凱旋站	1,600	45.07	164.95	51	70	17	1	1	1	457,543
獅甲站	2,300	42.96	190.13	49	60	28	1	1	1	237,355
三多商圈	9,600	148.53	648.44	54	60	27	1	1	1	1,056,411
中央公園	5,000	66.25	251.14	53	80	29	1	1	1	953,013
高雄車站	6,400	108.90	325.55	57	60	24	1	1	1	1,439,391
後驛站	2,700	62.32	181.88	52	60	26	1	1	1	433,618
凹子底	3,400	713.12	213.77	50	60	31	1	1	1	393,159
巨蛋站	3,750	609.24	195.61	45	60	31	1	1	1	1,189,517
生態園區	4,600	102.49	262.79	38	48	25	1	1	1	296,272
左營站	5,500	85.07	310.42	49	40	31	1	1	1	1,214,910
油廠國小	2,980	125.54	184.99	46	40	19	1	1	1	207,619
楠梓加工區	2,200	92.51	151.40	36	40	23	1	1	1	296,514
後勁站	3,600	94.38	242.13	42	40	17	1	1	1	114,643
都會公園	2,000	75.45	152.49	45	60	19	1	1	1	251,836
青埔站	5,000	133.66	373.98	29	40	15	1	0	1	83,373
橋頭糖廠	1,066	55.06	80.50	36	20	5	0	1	1	214,211
橋頭火車站	1,300	54.58	118.91	36	25	8	1	1	1	390,726

註*：總價及捷運旅客量取自然對數。

由上述表 4-7 結果發現，在紅線各捷運站內各變數之最大值，於總價部份以「橋頭糖廠」交易總價為最小，其值為 1066 萬元，以「三多商圈」交易總價為最大，其值為 9600 萬元；移轉土地面積部份以「凱旋站」交易坪數為最小，其值為 45.07 坪，以「巨蛋站」交易坪數為最大，其值為 609.24 坪；移轉房屋面積部份以「橋頭糖廠」交易坪數為最小，其值為 80.50 坪，以「三多商圈」交易坪數最大，其值為 648.44 坪；屋齡部份以「青埔站」屋齡年數為最小，其值為 29 年，以「高雄車站」屋齡年

數最大，其值為 57 年；路寬部份以「橋頭糖廠」住宅所面臨之路寬為最小，其值為 20 公尺，以「中央公園」住宅所面臨之路寬為最大，其值為 80 公尺；總樓層數以「橋頭糖廠」交易總樓層為最小，其值為 5 層樓，以「凹子底站」、「巨蛋站」及「左營站」交易總樓層為最大，其值為 31 層樓；土地使用分區部份除「橋頭糖廠」住宅研究樣本皆為住宅區外，其餘各站皆有住宅區及商業區比較討論；至捷運距離部份除「青埔站」住宅研究樣本皆為至捷運距離 500 公尺以下外，其餘各站皆有至捷運距離 500 公尺內及至捷運距離 500 公尺外比較討論；捷運旅客量部份以「青埔站」捷運旅客量為最小，其值為 83,373 人，以「高雄車站」捷運旅客量為最大，其值為 1,439,391 人。

表 4-8 高雄捷運系統紅線各捷運站內各變數之平均數

捷運站	變數 總價* (萬元)	移轉 土地 面積 (坪)	移轉 房屋 面積 (坪)	屋齡 (年)	路寬 (公尺)	總樓 層數 (層)	土地 使用 分區	捷運 距離 (公尺)	移轉 全棟 住宅	捷運旅 客量* (人)
小港站	525.46	31.60	63.18	13.31	12.10	3.95	1.09	0.13	0.88	472,276.92
小港機場	429.10	24.63	51.60	21.23	10.25	4.08	1.06	0.16	0.65	160,702.87
草衙站	536.22	21.93	53.86	15.45	12.68	4.66	1.09	0.07	0.82	200,951.07
前鎮高中	522.54	20.04	42.35	27.52	12.72	3.85	1.10	0.20	0.88	287,050.84
凱旋站	396.35	16.35	37.06	30.57	14.30	4.47	1.08	0.17	0.73	365,988.95
獅甲站	553.75	17.83	46.18	28.00	15.15	4.84	1.25	0.18	0.71	219,145.56
三多商圈	626.34	14.99	44.28	28.96	15.94	5.97	1.56	0.37	0.52	869,771.73
中央公園	692.65	13.27	45.65	27.65	16.52	7.73	1.94	0.32	0.44	780,461.95
高雄車站	556.78	15.79	46.29	30.73	14.55	5.83	1.47	0.38	0.59	1,227,489.07
後驛站	529.38	15.18	45.55	25.50	14.97	6.39	1.36	0.28	0.54	380,969.80
凹子底	650.87	14.57	50.14	16.62	16.64	10.05	1.32	0.09	0.38	320,843.48
巨蛋站	646.40	14.73	49.18	17.80	17.74	9.67	1.25	0.29	0.42	942,581.70
生態園區	759.87	16.37	55.21	12.59	19.48	9.38	1.12	0.36	0.46	250,217.01
左營站	848.80	17.61	59.73	11.89	18.34	9.27	1.16	0.23	0.53	926,615.03
油廠國小	555.98	22.31	48.45	18.66	11.24	4.66	1.07	0.01	0.85	188,858.28
楠梓加工區	675.79	22.54	57.51	8.48	14.97	7.42	1.12	0.01	0.63	237,845.81
後勁站	520.34	20.09	49.06	19.13	15.56	5.71	1.12	0.46	0.65	96,569.46
都會公園	565.08	21.07	50.16	13.27	14.98	5.92	1.13	0.17	0.69	210,290.80
青埔站	755.99	29.17	62.50	4.64	15.88	4.50	1.02	0.00	0.94	68,696.39
橋頭糖廠	567.07	29.74	49.55	21.51	10.62	3.04	1.00	0.09	1.00	97,434.28
橋頭火車站	635.55	28.61	59.44	14.84	12.27	3.41	1.01	0.15	1.00	289,816.62

註*：總價及捷運旅客量取自然對數。

表 4-9 高雄捷運系統紅線各捷運站內各變數之標準差

捷運站	變數 總價* (萬元)	移轉土地 面積 (坪)	移轉房屋 面積 (坪)	屋齡 (年)	路寬 (公尺)	總樓 層數 (層)	土地 使用 分區	捷運 距離 (公尺)	移轉 全棟 住宅	捷運旅 客量* (人)
小港站	261.27	23.74	42.89	11.77	7.19	2.15	0.28	0.34	0.33	36,850.67
小港機場	490.39	32.27	38.64	12.69	5.53	1.12	0.24	0.37	0.48	13,753.66
草衙站	295.50	14.33	23.21	12.22	7.15	2.84	0.29	0.25	0.38	13,238.33
前鎮高中	369.20	8.04	21.04	13.49	6.64	3.44	0.30	0.40	0.33	22,620.30
凱旋站	260.45	7.71	19.85	12.74	14.42	3.77	0.27	0.38	0.44	36,689.22
獅甲站	375.17	8.57	26.29	10.84	14.04	4.05	0.43	0.39	0.46	8,537.11
三多商圈	700.13	12.20	41.30	13.02	13.05	4.52	0.50	0.48	0.50	70,170.95
中央公園	718.27	12.87	36.87	14.94	12.02	5.44	0.24	0.47	0.50	82,047.40
高雄車站	553.95	12.38	35.42	12.25	10.85	4.26	0.50	0.49	0.49	78,559.58
後驛站	393.28	10.22	24.97	12.16	10.87	4.91	0.48	0.45	0.50	26,112.48
凹子底	535.35	31.90	28.73	13.36	9.47	6.43	0.47	0.29	0.49	33,694.99
巨蛋站	549.20	25.61	26.27	11.12	10.72	6.87	0.43	0.45	0.49	111,231.15
生態園區	636.98	15.31	31.83	9.14	11.20	5.91	0.32	0.48	0.50	19,018.89
左營站	658.98	15.06	33.52	10.30	10.99	6.45	0.36	0.42	0.50	147,994.92
油廠國小	373.26	12.36	24.56	13.77	8.42	3.87	0.26	0.09	0.36	8,881.44
楠梓加工區	388.44	16.79	23.14	7.34	8.21	4.90	0.32	0.12	0.48	29,934.14
後勁站	501.28	15.43	33.34	12.80	11.48	4.30	0.32	0.50	0.48	9,890.88
都會公園	293.58	12.68	19.72	10.71	11.38	4.03	0.34	0.38	0.46	19,758.32
青埔站	432.08	15.85	31.15	3.77	9.49	2.37	0.15	0.00	0.24	6,572.27
橋頭糖廠	230.82	10.39	19.09	11.96	6.11	0.98	0.00	0.29	0.00	41,993.70
橋頭火車站	241.70	8.32	20.19	10.62	6.82	0.94	0.12	0.36	0.00	40,692.22

註*：總價及捷運旅客量取自然對數。

由上述表 4-8 及表 4-9 結果發現，在紅線各捷運站內各變數之平均數及標準差，於總價部份以「小港機場」平均總價為最小，其值為 429.10 萬元，標準差為 490.39 萬元，以「左營站」平均總價為最大，其值為 848.80 萬元，標準差為 658.98 萬元；移轉土地面積部份以「凱旋站」平均坪數為最小，其值為 16.35 坪，標準差為 7.71 坪，以「小港站」平均坪數為最大，其值為 31.60 坪，標準差為 23.74 坪；移轉房屋面積部份以「凱旋站」平均坪數為最小，其值為 37.06 坪，標準差為 19.85 坪，以「小

港站」平均坪數最大，其值為 63.18 坪，標準差為 42.89 坪；屋齡部份以「楠梓加工區」平均屋齡年數為最小，其值為 8.48 年，標準差為 7.34 年，以「高雄車站」平均屋齡年數最大，其值為 30.73 年，標準差為 12.25 年；路寬部份以「小港機場」住宅所面臨之平均路寬為最小，其值為 10.25 公尺，標準差為 5.53 公尺，以「生態園區」住宅所面臨之平均路寬為最大，其值為 19.48 公尺，標準差為 11.20 公尺；總樓層數以「橋頭糖廠」平均總樓層為最小，其值為 3.04 層樓，標準差為 0.98 層樓，以「凹子底」平均總樓層為最大，其值為 10.05 層樓，標準差為 6.43 層樓；捷運旅客量部份以「青埔站」平均捷運旅客量為最小，其值為 68,696.39 人，標準差為 6,572.27 人，以「高雄車站」平均捷運旅客量為最大，其值為 1,227,489.07 人，標準差為 78,559.58 人。

第二節 房價模型實證結果

本研究之房價模型實證結果主要分成三部份，先驗證有無捷運旅客量在全體樣本、紅線及橘線之適合度，如表 4-10 至表 4-12，再細分至紅橘兩線之各捷運站內各變數之實證結果，如表 4-13 至 4-30。

一、最適模型選取

本研究之實證採用 log-linear 之特徵價格函數形式，以比較有無捷運旅客量在全體樣本、紅線及橘線在其模型之適合度，如表 4-10 至 4-12。

表 4-10 高雄捷運系統全樣本加入及未加入捷運旅客量迴歸係數表

自變數名稱	未標準化係數		標準化係數		未標準化係數		標準化係數	
	β 之估計值	標準誤差	Beta	T 值	β 之估計值	標準誤差	Beta	T 值
常數	4.398	.067		65.698	5.083	.018		277.243
移轉土地面積	.000	.000	-.008	-1.205	.000	.000	-.007	-.986
移轉房屋面積	.012	.000	.517	75.343***	.012	.000	.522	76.314***
屋齡	-.011	.000	-.222	-34.324***	-.011	.000	-.214	-33.342***
路寬	.007	.000	.094	16.891***	.007	.000	.094	16.811***
總樓層數	.017	.001	.115	12.798***	.018	.001	.123	13.835***
土地使用分區	.068	.009	.042	7.346***	.077	.009	.047	8.320***
移轉全棟住宅	.674	.012	.453	55.437***	.667	.012	.448	55.185***
至捷運距離	.128	.009	.076	14.436***	.131	.009	.078	14.727***
捷運旅客量	.051	.005	.050	9.536***				
樣本數		12,419				12,419		
R ²		.685				.684		
Adj-R ²		.685				.683		
F-value		3003.414	(.000)			3389.168	(.000)	

註：*表 P<0.1，**表 P<0.05，***表 P<0.01

上表 4-10 為採 log-linear 之特徵價格函數形式分別實證有無捷運旅客量在高雄捷運系統全體樣本其模型適合度，本研究結果顯示，在未加入捷運旅客量變數部份，F 值為 3389.168，R²為 0.684，Adj-R²為 0.683；而加入捷運旅客量變數之 F 值為 3003.414，R²為 0.685，Adj-R²為 0.685。

在各變數 T 值中，未加入捷運旅客量變數部份結果顯示，移轉房屋面積坪數、屋齡、路寬、總樓層數、土地使用分區、移轉全棟住宅及至捷運距離皆為顯著，而移轉土地面積坪數為不顯著。在加入捷運旅客量變數之模型部分，結果顯示移轉房屋面積坪數、屋齡、路寬、總樓層數、土地使用分區、移轉全棟住宅、至捷運距離及捷運旅客量皆為顯著，只有移轉土地面積坪數為不顯著。

表 4-11 高雄捷運系統紅線加入及未加入捷運旅客量迴歸係數表

自變數名稱	未標準化係數		標準化係數		未標準化係數		標準化係數	
	β 之估計值	標準誤差	Beta 分配	T 值	β 之估計值	標準誤差	Beta 分配	T 值
常數	3.822	.085		45.226	5.106	.022		235.345
移轉土地面積	-.001	.000	-.015	-1.962**	-.001	.000	-.019	-2.394**
移轉房屋面積	.011	.000	.469	57.959***	.011	.000	.481	59.029***
屋齡	-.014	.000	-.284	-36.587***	-.013	.000	-.257	-33.627***
路寬	.007	.000	.105	15.845***	.007	.000	.106	15.842***
總樓層數	.019	.001	.145	13.194***	.021	.001	.156	14.078***
土地使用分區	.058	.011	.035	5.375***	.085	.011	.051	7.861***
移轉全棟住宅	.743	.015	.514	50.995***	.730	.015	.505	49.554***
至捷運距離	.138	.011	.078	12.712***	.156	.011	.088	14.276***
捷運旅客量	.099	.007	.095	14.771***				
樣本數			8,535				8,535	
R ²			.701				.693	
Adj-R ²			.701				.693	
F-value			2221.418	(.000)			2410.351	(.000)

註：*表 P<0.1，**表 P<0.05，***表 P<0.01

上表 4-11 為採 log-linear 之特徵價格函數形式分別實證有無捷運旅客量在高雄捷運系統紅線樣本其模型適合度，本研究結果顯示，在未加入捷運旅客量變數部份，F 值為 2410.351，R²為 0.693，Adj-R²為 0.693；而加入捷運旅客量變數之 F 值為 2221.418，R²為 0.701，Adj-R²為 0.701。

在各變數 T 值中，未加入捷運旅客量變數部份結果顯示，移轉土地面積坪數、移轉房屋面積坪數、屋齡、路寬、總樓層數、土地使用分區、移轉全棟住宅及至捷運距離皆為顯著。在加入捷運旅客量變數之模型部分，結果顯示移轉土地面積坪數、移轉房屋面積坪數、屋齡、路寬、總樓層數、土地使用分區、移轉全棟住宅、至捷運距離及捷運旅客量皆為顯著。

表 4-12 雄捷運系統橘線加入及未加入捷運旅客量迴歸係數表

自變數名稱	未標準化係數		標準化係數		未標準化係數		標準化係數	
	β 之估計值	標準誤差	Beta分配	T 值	β 之估計值	標準誤差	Beta分配	T 值
常數	5.620	.208		26.982	5.040	.034		146.913
移轉土地面積	.001	.001	.020	1.535*	.001	.001	.028	2.225**
移轉房屋面積	.014	.000	.591	46.134***	.014	.000	.588	47.144***
屋齡	-.007	.001	-.128	-11.349***	-.007	.001	-.126	-11.332***
路寬	.005	.001	.069	6.900***	.005	.001	.072	7.414***
總樓層數	.007	.003	.037	2.469**	.007	.003	.037	2.554**
土地使用分區	.098	.019	.061	5.299***	.080	.018	.050	4.557***
移轉全棟住宅	.544	.021	.342	25.299***	.545	.021	.342	26.117***
至捷運距離	.091	.016	.058	5.760***	.090	.015	.057	5.811***
捷運旅客量	-.056	.017	-.032	-3.219***				
樣本數			3,884				3,884	
R ²			.677				.679	
Adj-R ²			.676				.679	
F-value			902.156	(.000)			1061.189	(.000)

註：*表 P<0.1，**表 P<0.05，***表 P<0.01

上表 4-12 為採 log-linear 之特徵價格函數形式分別實證有無捷運旅客量在高雄捷運系統紅線樣本其模型適合度，本研究結果顯示，在未加入捷運旅客量變數部份，F 值為 1061.189，R²為 0.679，Adj-R²為 0.679；而加入捷運旅客量變數之 F 值為 902.156，R²為 0.677，Adj-R²為 0.676。

在各變數 T 值中，未加入捷運旅客量變數部份結果顯示，移轉土地面積坪數、移轉房屋面積坪數、屋齡、路寬、總樓層數、土地使用分區、移轉全棟住宅及至捷運距離皆為顯著。在加入捷運旅客量變數之模型部分，結果顯示移轉土地面積坪數、移轉房屋面積坪數、屋齡、路寬、總樓層數、土地使用分區、移轉全棟住宅、至捷運距離及捷運旅客量皆為顯著。

本研究係透過虛擬變數迴歸分析 log-linear 之特徵價格函數形式分別實證有無捷運旅客量在高雄捷運系統全體樣本、紅線樣本及橘線樣本其模型適合度，加入捷運旅客量結果發現高雄捷運系統全體樣本及紅線樣本之 log-linear 模型所呈現 R^2 比 linear 較高，Adj- R^2 亦同，而橘線樣本則為相反。加上加入捷運旅客量模型之標準誤差比未加入捷運旅客量模型之標準誤差小，因此本研究認為加入捷運旅客量解釋力比未加入捷運旅客量高。故本研究以 log-linear 模型驗證移轉土地面積坪數、移轉房屋面積坪數、屋齡、路寬、總樓層數、土地使用分區、移轉全棟住宅、至捷運距離及捷運旅客量對房屋價格之影響，除了將各捷運站視為一體與同線視為一體作探討外，因高雄捷運沿線各站旅客量及發展差異大，故本研究將捷運站細分至以各站為探討基準，比較各捷運站各變數對房屋價格之影響，以探究各站間影響因素是否存在差異性。

二、高雄捷運系統橘線房價模型結果

本研究接下來將探討高雄捷運系統橘線各捷運站之各變數對周遭房屋價格之實證結果，如附錄表 A-1 至附錄表 A-9。

附錄表 A-1 為高雄捷運系統橘線各捷運站移轉土地面積坪數對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，「全樣本」及「橘線」在移轉土地面積皆不存在影響性，若將捷運線細分至各站探討後，可知移轉土地面積坪數對房屋價格與預期結果相符，存在有正向影響，除「市議會站」及「五塊厝站」沒有顯著影響，其餘捷運站皆呈現正向顯著影響，並以「信義國小站」之影響係數（0.035）最大，「大寮站」之影響係數（0.007）最小。

附錄表 A-2 為高雄捷運系統橘線各捷運站移轉房屋面積坪數對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，移轉房屋面積對「全樣本」、「橘線」及「各捷運站」皆存在正向顯著影響性，顯示於高雄捷運各站房價考量上移轉房屋面積為重要考

量因素，其中以「技擊館站」(0.018)最大，「大寮站」(0.003)最小。

附錄表 A-3 為高雄捷運系統橘線各捷運站屋齡對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，屋齡對「全樣本」、「橘線」存在負向顯著影響性，若將捷運線細分至各站探討後，可知屋齡對房屋價格與預期結果相符，存在有負向影響，除「信義國小站」及「文化中心站」沒有顯著影響，其餘捷運站皆呈現負向顯著影響，顯示於高雄捷運各站房價考量上屋齡為重要考量因素，其中以「鹽埕埔站」之影響係數(-0.022)最大，「美麗島站」之影響係數(-0.006)最小。

附錄表 A-4 為高雄捷運系統橘線各捷運站路寬對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，路寬對「全樣本」及「橘線」存在正向顯著影響性，若將捷運線細分至各站探討後，可知路寬對房屋價格與預期結果相符，存在有正向影響，除「美麗島站」及「鳳山國中站」沒有顯著影響，其餘捷運站皆呈現正向顯著影響，其中以「西子灣站」之影響係數(0.029)最大，「技擊館站」及「鳳山西站」之影響係數(0.003)最小。

附錄表 A-5 為高雄捷運系統橘線各捷運站總樓層數對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，總樓層數對「全樣本」及「橘線」存在正向顯著影響性，若將捷運線細分至各站探討後，發現「信義國小站」及「鳳山站」在總樓層數對房屋價格存在負向影響，其餘捷運站為正向影響，且「市議會站」、「文化中心站」、「技擊館站」、「衛武營站」、「鳳山西站」、「大東站」及「大寮站」有正向顯著影響，其餘捷運站皆沒有顯著影響，其中以「大寮站」之影響係數(0.081)最大，「技擊館站」之影響係數(0.011)最小。

附錄表 A-6 為高雄捷運系統橘線各捷運站土地使用分區對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，土地使用分區對「全樣本」及「橘線」存在正向顯著影響性，表示商業區房屋價格高於住宅區房屋價格，若將捷運線細分至各站探討後，

發現「市議會站」、「信義國小站」、「五塊厝站」、「衛武營站」及「鳳山國中站」在土地使用分區對房屋價格存在負向影響，其餘捷運站為正向影響，其中「鹽埕埔站」及「大東站」有正向顯著影響，影響係數分別為 0.304 及 0.420，「五塊厝站」及「衛武營站」有負向顯著影響，影響係數分別為-0.111 及-0.104，其餘捷運站皆沒有顯著影響。

附錄表 A-7 為高雄捷運系統橘線各捷運站移轉全棟住宅對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，移轉全棟住宅對「全樣本」、「橘線」及「各捷運站」皆存在正向顯著影響性，顯示於高雄捷運各站房價考量上移轉全棟住宅為重要考量因素，其中以「大寮站」(1.210) 最大，「鳳山站」(0.151) 最小。

附錄表 A-8 為高雄捷運系統橘線各捷運站至捷運距離對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，至捷運距離對「全樣本」及「橘線」存在正向顯著影響性，若將捷運線細分至各站探討後，發現「鹽埕埔站」、「文化中心站」及「鳳山國中站」在至捷運距離對房屋價格存在負向影響，其餘捷運站為正向影響，其中「市議會站」、「五塊厝站」、「技擊館站」、「衛武營站」、「鳳山站」及「大寮站」有正向顯著之影響，以「大寮站」(0.295) 最大，「技擊館站」(0.079) 最小。

附錄表 A-9 為高雄捷運系統橘線各捷運站旅客量對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，捷運旅客量對「全樣本」存在正向顯著影響性，對「橘線」存在負向顯著影響性，若將捷運線細分至各站探討後，「西子灣站」及「市議會站」在捷運旅客量對房屋價格存在負向影響，其餘捷運站為正向影響，其中「西子灣站」有負向顯著影響，影響係數分別為-0.643，「文化中心站」、「五塊厝站」、「技擊館站」、「鳳山山西站」、「鳳山站」、「大東站」、「鳳山國中站」及「大寮站」有正向顯著影響，以「鳳山站」(1.014) 最大，「大寮站」(0.306) 最小。

三、高雄捷運系統紅線房價模型結果

本研究接下來將探討高雄捷運系統紅線各捷運站之各變數對周遭房屋價格之實證結果，如附錄表 B-1 至附錄表 B-9。

附錄表 B-1 為高雄捷運系統紅線各捷運站移轉土地坪數對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，移轉土地坪數對「紅線」存在負向顯著影響性，若將捷運線細分至各站探討後，「左營站」及「後勁站」在移轉土地坪數對房屋價格存在負向影響，其餘捷運站為正向影響，其中「左營站」有負向顯著影響，影響係數分別為-0.006，「草衙站」、「前鎮高中」、「凱旋站」、「獅甲站」、「三多商圈」、「高雄車站」、「後驛站」、「油廠國小」、「楠梓加工區」、「青埔站」、「橋頭糖廠」及「橋頭火車站」有正向顯著影響，以「獅甲站」(0.034)最大，「草衙站」及「楠梓加工區」(0.004)最小。

附錄表 B-2 為高雄捷運系統紅線各捷運站移轉房屋面積坪數對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，移轉房屋面積對「全樣本」、「橘線」及「各捷運站」皆存在正向顯著影響性，顯示於高雄捷運紅線各站房價考量上移轉房屋面積為重要考量因素，其中以「都會公園」(0.019)最大，「小港機場」(0.002)最小。

附錄表 B-3 為高雄捷運系統紅線各捷運站屋齡對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，屋齡對「全樣本」、「橘線」及「各捷運站」皆存在負向顯著影響性，顯示於高雄捷運紅線各站房價考量上屋齡為重要考量因素，其中以「小港站」(-0.034)最大，「獅甲站」(0.005)最小。

附錄表 B-4 為高雄捷運系統紅線各捷運站路寬對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，路寬對「全樣本」及「紅線」存在正向顯著影響性，若將捷運線細分至各站探討後，「中央公園」在路寬對房屋價格存在負向影響，其餘捷運站為正向影響，除了「中央公園」、「後勁站」及「橋頭糖廠」未有正向顯著影響外，其餘各站皆有正向顯著影響，以「小港機場」、「前鎮高中」及「高雄車站」(0.011)

最大，「後驛站」、「生態園區」、「左營站」及「都會公園」(0.003) 最小。

附錄表 B-5 為高雄捷運系統紅線各捷運站總樓層數對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，總樓層數對「全樣本」及「紅線」存在正向顯著影響性，若將捷運線細分至各站探討後，發現「高雄車站」、「生態園區」、「楠梓加工區」、「後勁站」、「都會公園」及「橋頭火車站」在總樓層數對房屋價格存在負向影響，其餘捷運站為正向影響，其中「生態園區」有負向顯著影響，影響係數分別為-0.008，「前鎮高中」、「凱旋站」、「獅甲站」、「後驛站」、「凹子底」、「巨蛋站」、「油廠國小」及「青埔站」有正向顯著影響，以「青埔站」(0.095) 最大，「巨蛋站」(0.009) 最小。

附錄表 B-6 為高雄捷運系統紅線各捷運站土地使用分區對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，土地使用分區對「全樣本」及「紅線」存在正向顯著影響性，若將捷運線細分至各站探討後，發現「凱旋站」、「高雄車站」、「後驛站」、「巨蛋站」、「楠梓加工區」、「都會公園」及「青埔站」在土地使用分區對房屋價格存在負向影響，其餘捷運站為正向影響，其中「後驛站」、「巨蛋站」及「楠梓加工區」有負向顯著影響，以「巨蛋站」(-0.105) 最大，「後驛站」(-0.047) 最小，「小港站」、「前鎮高中」、「凹子底」、「生態園區」及「橋頭火車站」有正向顯著影響，以「橋頭火車站」(0.370) 最大，「凹子底」(0.034) 最小。

附錄表 B-7 為高雄捷運系統紅線各捷運站移轉全棟住宅對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，移轉全棟住宅對「全樣本」、「紅線」及「各捷運站」皆存在正向顯著影響性，顯示於高雄捷運紅線各站房價考量上移轉全棟住宅為重要考量因素，其中以「青埔站」(1.729) 最大，「都會公園」(0.238) 最小。

附錄表 B-8 為高雄捷運系統紅線各捷運站至捷運距離對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，至捷運距離對「全樣本」及「紅線」存在正向顯著影響性，

若將捷運線細分至各站探討後，發現「凱旋站」及「青埔站」在至捷運距離對房屋價格存在負向影響，其餘捷運站為正向影響，其中「小港站」、「草衙站」、「三多商圈」、「中央公園」、「高雄車站」、「後驛站」、「凹子底」、「巨蛋站」、「生態園區」及「橋頭火車站」有正向顯著影響，以「三多商圈」(0.230)最大，「生態園區」(0.044)最小。

附錄表 B-9 為高雄捷運系統紅線各捷運站旅客量對房屋價格之影響。對本研究之樣本而言，捷運旅客量對「全樣本」及「紅線」存在正向顯著影響性，若將捷運線細分至各站探討後，發現「凱旋站」、「獅甲站」、「中央公園」及「青埔站」在捷運旅客量對房屋價格存在負向影響，其餘捷運站為正向影響，其中「小港機場」(-0.464)為負向顯著影響，「小港站」、「草衙站」、「前鎮高中」、「三多商圈」、「後驛站」、「凹子底」、「生態園區」、「楠梓加工區」及「都會公園」有正向顯著影響，以「草衙站」(0.755)最大，「楠梓加工區」(0.333)最小。

第五章 結論與建議

第一節 結論

本研究係透過虛擬變數迴歸分析 log-linear 模型比較有無捷運旅客量變數在全體樣本、紅線及橘線在其模型之適合度，並以其最適模型分別驗證比較高雄捷運系統各捷運站全樣本、紅線、橘線以及各捷運站在土地面積坪數、移轉房屋面積坪數、屋齡、路寬、總樓層數、土地使用分區、移轉全棟住宅、至捷運距離及捷運旅客量對住宅房屋價格之影響。

綜合上述實證分析，本研究可得到以下重要結論：

- 一、研究發現加入捷運旅客量結果發現高雄捷運系統全體樣本及紅線樣本之 log-linear 模型所呈現 R^2 比 linear 較高，Adj- R^2 亦同，而橘線樣本則為相反。加上加入捷運旅客量模型之標準誤差比未加入捷運旅客量模型之標準誤差小，因此本研究認為加入捷運旅客量解釋力比未加入捷運旅客量高。
- 二、在移轉土地面積部份，結果發現高雄捷運系統全樣本存在負相關，紅線為負向顯著影響，橘線則為正向顯著影響，本研究發現高雄捷運系統紅線因本研究紅線資料於交易類型超過五成為住宅大樓及公寓大樓，購買者會較傾向於房屋面積，加上紅線所經過之行政區於區域發展及生活機能上差異性較大，因此於解釋上有不同結果；在移轉房屋面積、路寬、總樓層數、土地使用分區、移轉全棟住宅部份，結果發現對高雄捷運系統全樣本、紅線及橘線皆存在正向顯著影響，與本研究之預期結果相符；在屋齡部份，結果發現對高雄捷運系統全樣本、紅線及橘線皆存在負向顯著影響，亦本研究之預期結果相符。

三、在至捷運距離部份，結果發現對高雄捷運系統全樣本、紅線及橘線皆存在正向顯著影響，表示高雄捷運系統確實帶動附近住宅之房屋價格，與本研究之預期結果相符；在捷運旅客量部份，結果發現對高雄捷運系統全樣本及紅線為正向顯著影響，與本研究之預期結果相符，橘線則為負向顯著影響，本研究認為因橘線交易類型超過七成為透天住宅，住宅大樓及公寓大樓較少，戶數上較少，此外，橘線經過之行政區多為原高雄市，區域發展及生活機能健全，加上興建於中正路上，公車路網也較其他地區發達，但橘線之旅客量人次較紅線少，班次亦比紅線少 14 班，因此於解釋上有不同結果。

四、若將高雄捷運系統細分至各捷運站探討，發現：

(一) 「市議會站」、「五塊厝站」、「小港站」、「小港機場」、「中央公園」、「凹子底」、「巨蛋站」、「生態園區」、「後勁站」及「都會公園」於移轉土地坪數不顯著之原因，本研究認為高雄市於近幾年因重大建設、建立公園綠地及規劃文化園區等建設，使高雄市的土地趨於飽和，迫使土地價格有向上攀升之趨勢，因此在購買住宅時，比較會偏向注重移轉房屋面積。

(二) 「小港站」、「西子灣站」、「鹽埕埔站」、「美麗島站」、「信義國小站」、「五塊厝站」、「鳳山站」、「鳳山國中站」、「小港站」、「小港機場」、「草衙站」、「三多商圈」、「中央公園」、「高雄車站」、「左營站」、「楠梓加工區」、「後勁站」、「都會公園」、「橋頭糖廠」及「橋頭火車站」於總樓層數不顯著之原因在於交易多以透天住宅為主，過去學者(李泓見、張金鵬、花敬群，2005)指出，總樓層數越高，表示內部需增設電梯之類似設施，因此也降低購買者買高樓層之透天住宅。

- (三) 在土地使用分區部份，除「鹽埕埔站」、「五塊厝站」、「衛武營站」、「大東站」、「小港站」、「前鎮高中」、「後驛站」、「凹子底」、「巨蛋站」、「生態園區」、「楠梓加工區」及「橋頭火車站」外，其餘捷運站於土地使用分區不顯著之原因為可能本研究總樣本中為商業區之筆數為 2,727 筆，且集中於某些捷運站。
- (四) 在至捷運站距離部份，我們可發現對於離市區近及附近有商圈之捷運站為正向顯著顯著，如：「高雄車站」、「中央公園」、「三多商圈」、「後驛站」、「凹子底」、「巨蛋站」、「鳳山站」及「橋頭火車站」，而「美麗島站」、「信義國小站」、「文化中心站」、「鳳山西站」、「大東站」、「小港機場」、「前鎮高中」、「獅甲站」、「左營站」、「油廠國小」、「楠梓加工區」、「後勁站」、「都會公園」及「橋頭糖廠」雖未顯著，但高雄捷運系統確實對附近房價造成正向影響。
- (五) 在捷運旅客量部份，本研究認為當旅客量越大時，此捷運站之人氣也越高，除了提高商家進駐，帶動商機及繁榮，也可使附近之居民可獲得更便利的生活機能，對附近房屋價格造成正向顯著或正向之影響。然大量人潮所伴隨之噪音、環境污染等負面效果影響，亦使附近房屋價格有負向顯著或負向之影響，如：「西子灣站」、「小港機場」、「凱旋站」及「中央公園」等捷運站，因此於解釋上有不同的結果。

綜上所述，本研究可得知雖高雄捷運系統對附近房價有正向影響，但影響高雄市民購買房屋之因素以移轉全棟住宅為首，顯示於南部地區居民於購買房屋時，仍以透天住宅為主要首選，其次影響的為移轉房屋坪數及屋齡。

第二節 研究限制及後續研究方向建議

本研究於研究過程中雖發現高雄捷運系統對房價有顯著影響，但因中華民國內政部地政司房地產交易價格資料庫所提供之資料為區間資料，因此在解釋力上稍嫌不足，是故，本研究建議後續研究能與各房仲業者合作，取得更進一步之資料瞭解高雄捷運系統對房屋價格之影響，並可擴大交通性之範圍，如加入高鐵及高速公路等交通便利性佳之範圍，更能增加交通性對房屋價格影響之解釋力。

參考文獻

中文部分：

- 李泓見、張金鶚、花敬群(2005),「台北都會區不同住宅類型價差之研究」, 台灣土地研究, 第九卷第二期, 63-87 頁。
- 李怡婷、姜渝生(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」, 成功大學都市計畫學系碩士論文。
- 林楨家、黃至豪(2003),「台北捷運營運前後沿線房地屬性特徵價格之變化」, 運輸計畫季刊, 第三十二卷第四期, 777-800 頁。
- 林楨家、馮正民、胡怡騫(2004),「台北捷運藍線營運前後沿線發展變化之分析」, 運輸計畫季刊, 第三十三卷第二期, 361-390 頁。
- 林震岩(2007),「多變量分析」, 台北: 智勝書局。
- 洪得洋、林祖嘉(1999),「台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, 47-67 頁。
- 張金鶚、范垂爐(1993),「房地產真實交易價格之研究」, 住宅學報, 第一期, 75-97 頁。
- 陳建良、林祖嘉(1998),「財富效果、所得效果、與住宅需求」, 住宅學報, 第七期, 83-99 頁。
- 陳建勝、呂兆文、陳美菁、朱瑞淵、呂明哲(2007),「統計學: 商業與管理的應用」, 台北: 智勝書局。
- 馮正民、曾平毅、王冠斐(1994),「捷運系統對車站地區房價之影響」, 都市與計畫, 第二十一卷第一期, 25-45 頁。
- 曾建穎、張金鶚、花敬群(2005),「不同空間、時間住宅租金與其房價關聯性之研究—台北地區之實證現象分析」, 住宅學報, 第十四卷第二期, 27-49 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」, 運輸計畫季刊, 第三十八卷第三期, 275-296 頁。

廖仲仁、張金鶚(2009),「景氣期間購屋市場機制選擇及拍賣市場折價效果之再檢視」,住宅學報,第十八卷第一期,1-21頁。

謝富順、張巧宜(2010),「台灣法拍屋之拍定價格與面積關係之探究」,住宅學報,第十九卷第二期,29-58頁。

英文部分：

Armstrong, R. J. and Rodriguez, D. A. (2006),“An Evaluation of the Accessibility Benefits of Commuter Rail in Eastern Massachusetts Using Spatial Hedonic Price Functions,” *Transportation*, Vol. 33, No. 1, pp.21-43.

Can, A. (1992),“Specification and estimation of hedonic housing price models,” *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 22, No. 3, pp.453-474.

Christopher R. Cunningham (2006),“House price uncertainty, timing of development, and vacant land prices: Evidence for real options in Seattle,” *Journal of Urban Economics*, Vol. 59, No. 1, pp.1-31.

Edwin Hon-Wan Chan , Hing-Mei So , Bo-Sin Tang , Wah-Sang Wong (2008) ,“Private space, shared space and private housing prices in Hong Kong: An exploratory study,” *Habitat International*, Vol. 32, No. 3, pp.336-348.

Gatzlaff, D. H. and Smith, M. T. (1993),“The Impact of the Miami Metrorail on Value of Residences near Station Locations,” *Land Economics*, Vol. 69, pp.54-66.

Masayuki Nakagawaa, Makoto Saitob, Hisaki Yamaga (2007) ,“Earthquake risk and housing rents: Evidence from the Tokyo Metropolitan Area,” *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 37, No. 1, pp.87-99.

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.

Morris A. Davis, Michael G. Palumbo (2008) ,“The price of residential land in large US cities,” *Journal of Urban Economics*, Vol. 63, No. 1, pp.352-384.

Sander, H.A. & Polasky, S. (2009) , “The value of views and open space : Estimates from

a hedonic pricing model for Ramsey County, Minnesota, USA”, *Land Use Policy*, Vol. 26, No. 3, pp. 837-845.

Selim, H. (2009) , “Determinants of house prices in Turkey : Hedonic regression versus artificial neural network”, *Expert Systems with Applications*, Vol. 36, No. 2, Part2 , pp.2843-2852.

Xiaolu Gao, Yasushi Asami (2007) , “Effect of urban landscapes on land prices in two Japanese cities”, *Landscape and Urban Planning*, Vol. 81, No. 1-2, pp.155-166.

網站：

內政部建築研究所：<http://www.abri.gov.tw/>

內政部地政司：<http://www.land.moi.gov.tw/>

內政部營建署：<http://www.cpami.gov.tw/>

高雄市政府捷運工程局網站 <http://mtbu.kcg.gov.tw>

高雄捷運股份有限公司：<http://www.krtco.com.tw/>

財團法人國土規劃及不動產資訊中心：<http://www.ippi.org.tw/>

優築網：<http://www.unju.com.tw>

臺北大眾捷運股份有限公司：http://www.trtc.com.tw/MP_122031.html

臺灣高速鐵路股份有限公司：<http://www.thsrc.com.tw/tc/?lc=tc>

附錄

附錄一 高雄捷運系統橘線各變數對房屋價格之實證結果

表 A-1 高雄捷運系統橘線各捷運站移轉土地坪數對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數	
	β 之估計值	標準誤差	Beta 分配	T 值
全樣本	.000	.000	-.008	-1.205
橘線	.001	.001	.020	1.535 *
西子灣站	.020	.007	.312	2.864 ***
鹽埕埔站	.015	.003	.433	5.764 ***
市議會站	.008	.006	.126	1.239
美麗島站	.023	.005	.298	4.771 ***
信義國小站	.035	.008	.380	4.180 ***
文化中心站	.018	.005	.249	3.734 ***
五塊厝站	.000	.001	.008	.361
技擊館站	.002	.001	.048	1.930 *
衛武營站	.010	.003	.137	3.002 ***
鳳山西站	.013	.002	.241	5.823 ***
鳳山站	.009	.003	.178	2.954 ***
大東站	.017	.002	.323	8.357 ***
鳳山國中站	.012	.002	.256	7.271 ***
大寮站	.007	.002	.233	4.439 ***

註：*表 $P < 0.1$ ，**表 $P < 0.05$ ，***表 $P < 0.01$

表 A-2 高雄捷運系統橘線各捷運站移轉房屋坪數對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值	
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配		
全樣本	.012	.000	.517		75.343	***
橘線	.014	.000	.591		46.134	***
西子灣站	.009	.004	.389		1.948	*
鹽埕埔站	.004	.001	.313		4.684	***
市議會站	.008	.002	.449		5.394	***
美麗島站	.012	.001	.461		9.504	***
信義國小站	.014	.002	.466		7.911	***
文化中心站	.014	.002	.426		8.092	***
五塊厝站	.014	.001	.541		20.509	***
技擊館站	.018	.001	.588		20.198	***
衛武營站	.015	.001	.523		14.525	***
鳳山西站	.009	.001	.454		9.703	***
鳳山站	.011	.002	.499		6.575	***
大東站	.005	.001	.266		5.497	***
鳳山國中站	.013	.002	.459		8.108	***
大寮站	.003	.001	.176		2.993	***

註：*表 P<0.1，**表 P<0.05，***表 P<0.01

表 A-3 高雄捷運系統橘線各捷運站屋齡對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值	
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配		
全樣本	-0.011	.000	-.222		-34.324	***
橘線	-.007	.001	-.128		-11.349	***
西子灣站	-.013	.005	-.247		-2.712	**
鹽埕埔站	-.022	.003	-.576		-8.453	***
市議會站	-.009	.003	-.144		-2.926	***
美麗島站	-.006	.004	-.073		-1.694	*
信義國小站	-.006	.004	-.071		-1.427	
文化中心站	-.001	.004	-.011		-.257	
五塊厝站	-.005	.002	-.078		-2.570	***
技擊館站	-.006	.002	-.099		-3.010	***
衛武營站	-.007	.002	-.094		-3.894	***
鳳山西站	-.013	.002	-.244		-7.101	***
鳳山站	-.018	.003	-.411		-6.991	***
大東站	-.013	.002	-.314		-7.103	***
鳳山國中站	-.011	.002	-.267		-5.204	***
大寮站	-.020	.001	-.450		-13.594	***

註：*表 $P < 0.1$ ，**表 $P < 0.05$ ，***表 $P < 0.01$

表 A-4 高雄捷運系統橘線各捷運站路寬對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值	
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配		
全樣本	.007	.000	.094		16.891	***
橘線	.005	.001	.069		6.900	***
西子灣站	.029	.015	.151		1.888	*
鹽埕埔站	.010	.003	.200		3.785	***
市議會站	.017	.003	.217		5.082	***
美麗島站	-.001	.003	-.007		-.194	
信義國小站	.006	.002	.118		2.716	***
文化中心站	.012	.004	.130		3.465	***
五塊厝站	.010	.002	.124		5.307	***
技擊館站	.003	.002	.051		1.760	*
衛武營站	.006	.002	.058		2.518	**
鳳山西站	.003	.002	.041		1.723	*
鳳山站	.012	.003	.155		4.199	***
大東站	.011	.002	.141		5.081	***
鳳山國中站	-.002	.001	-.034		-1.074	
大寮站	.013	.002	.173		6.850	***

註：*表 P<0.1，**表 P<0.05，***表 P<0.01

表 A-5 高雄捷運系統橘線各捷運站總樓層數對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值	
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配		
全樣本	.017	.001	.115		12.798	***
橘線	.007	.003	.037		2.469	**
西子灣站	.132	.127	.226		1.043	
鹽埕埔站	.013	.017	.099		.743	
市議會站	.032	.009	.213		3.512	***
美麗島站	.003	.014	.013		.228	
信義國小站	-.002	.009	-.014		-.210	
文化中心站	.024	.011	.112		2.290	**
五塊厝站	.008	.005	.049		1.519	
技擊館站	.011	.005	.086		2.329	**
衛武營站	.021	.006	.111		3.301	***
鳳山西站	.035	.016	.087		2.160	**
鳳山站	-.042	.031	-.132		-1.356	
大東站	.051	.029	.092		1.796	*
鳳山國中站	.002	.015	.007		.146	
大寮站	.081	.020	.201		4.002	***

註：*表 P<0.1，**表 P<0.05，***表 P<0.01

表 A-6 高雄捷運系統橘線各捷運站土地使用分區對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配	
全樣本	.068	.009	.042		7.346 ***
橘線	.098	.019	.061		5.299 ***
西子灣站	.006	.094	.004		.058
鹽埕埔站	.304	.099	.150		3.079 ***
市議會站	-.057	.086	-.026		-.669
信義國小站	-.110	.077	-.060		-1.425
文化中心站	.003	.067	.002		.039
五塊厝站	-.111	.031	-.078		-3.608 ***
技擊館站	.001	.035	.001		.042
衛武營站	-.104	.044	-.051		-2.352 **
鳳山西站	.123	.137	.019		.897
鳳山站	.054	.081	.024		.659
大東站	.420	.080	.162		5.280 ***
鳳山國中站	-.102	.145	-.020		-.703
大寮站	.273	.222	.030		1.233

註：*表 $P < 0.1$ ，**表 $P < 0.05$ ，***表 $P < 0.01$

表 A-7 高雄捷運系統橘線各捷運站移轉全棟住宅對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值	
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配		
全樣本	.674	.012	.453		55.437	***
橘線	.544	.021	.342		25.299	***
西子灣站	.611	.303	.365		2.014	**
鹽埕埔站	.872	.151	.631		5.761	***
市議會站	1.040	.127	.529		8.185	***
美麗島站	.529	.114	.249		4.658	***
信義國小站	.340	.109	.209		3.133	***
文化中心站	.474	.084	.302		5.616	***
五塊厝站	.726	.039	.517		18.776	***
技擊館站	.644	.038	.524		16.983	***
衛武營站	.617	.051	.429		12.063	***
鳳山西站	.709	.102	.249		6.956	***
鳳山站	.151	.310	.041		.488	*
大東站	.724	.151	.176		4.790	***
鳳山國中站	.605	.184	.151		3.292	***
大寮站	1.210	.224	.209		5.411	***

註：*表 $P < 0.1$ ，**表 $P < 0.05$ ，***表 $P < 0.01$

表 A-8 高雄捷運系統橘線各捷運站至捷運距離對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配	
全樣本	.128	.009	.076		14.436 ***
橘線	.091	.016	.058		5.760 ***
鹽埕埔站	-.078	.088	-.039		-.886
市議會站	.264	.077	.133		3.435 ***
美麗島站	.079	.080	.032		.997
信義國小站	.008	.062	.005		.126
文化中心站	-.039	.056	-.025		-.695
五塊厝站	.125	.033	.080		3.745 ***
技擊館站	.079	.035	.053		2.253 **
衛武營站	.104	.049	.043		2.116 **
鳳山西站	.029	.044	.015		.666
鳳山站	.151	.052	.109		2.886 ***
大東站	.013	.047	.008		.266
鳳山國中站	-.029	.037	-.023		-.794
大寮站	.295	.044	.163		6.694 ***

註：*表 $P < 0.1$ ，**表 $P < 0.05$ ，***表 $P < 0.01$

表 A-9 高雄捷運系統橘線各捷運站旅客量對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數	
	β 之估計值	標準誤差	Beta 分配	T 值
全樣本	.051	.005	.050	9.536 ***
橘線	-.056	.017	-.032	-3.219 ***
西子灣站	-.643	.309	-.151	-2.082 **
鹽埕埔站	.125	.142	.037	.880
市議會站	-.172	.259	-.024	-.663
美麗島站	.273	.391	.022	.697
信義國小站	.425	.281	.054	1.510
文化中心站	.896	.484	.060	1.848 *
五塊厝站	.701	.194	.075	3.605 ***
技擊館站	.654	.186	.080	3.517 ***
衛武營站	.128	.097	.028	1.323
鳳山西站	.411	.109	.090	3.773 ***
鳳山站	1.014	.388	.098	2.616 ***
大東站	.598	.186	.092	3.222 ***
鳳山國中站	.937	.221	.138	4.239 ***
大寮站	.306	.090	.085	3.409 ***

註：*表 $P < 0.1$ ，**表 $P < 0.05$ ，***表 $P < 0.01$

附錄二 高雄捷運系統紅線各變數對房屋價格之實證結果

表 B-1 高雄捷運系統紅線各捷運站移轉土地坪數對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配	
全樣本	.000	.000	-.008		-1.205
紅線	-.001	.000	-.015		-1.962 **
小港站	.000	.001	-.014		-.404
小港機場	.001	.001	.043		1.496
草衙站	.004	.001	.099		4.911 ***
前鎮高中	.018	.002	.244		7.491 ***
凱旋站	.032	.004	.433		8.922 ***
獅甲站	.034	.005	.468		6.259 ***
三多商圈	.019	.003	.289		6.305 ***
中央公園	.009	.006	.126		1.401
高雄車站	.010	.003	.151		3.806 ***
後驛站	.024	.003	.359		9.304 ***
凹子底	.000	.000	.014		1.029
巨蛋站	.001	.000	.021		1.120
生態園區	.000	.002	-.001		-.017
左營站	-.006	.003	-.133		-1.822 *
油廠國小	.011	.001	.245		7.869 ***
楠梓加工區	.004	.001	.097		2.970 ***
後勁站	-.003	.007	-.061		-.387
都會公園	.002	.002	.051		1.010
青埔站	.008	.001	.314		5.857 ***
橋頭糖廠	.018	.001	.460		14.506 ***
橋頭火車站	.014	.003	.266		5.250 ***

註：*表 P<0.1，**表 P<0.05，***表 P<0.01

表 B-2 高雄捷運系統紅線各捷運站移轉房屋坪數對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值	
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配		
全樣本	.012	.000	.517		75.343	***
紅線	.011	.000	.469		57.959	***
小港站	.003	.001	.171		5.017	***
小港機場	.002	.001	.096		3.106	***
草衙站	.006	.001	.216		9.842	***
前鎮高中	.013	.001	.472		12.935	***
凱旋站	.010	.001	.362		8.769	***
獅甲站	.009	.001	.368		6.548	***
三多商圈	.006	.001	.313		8.552	***
中央公園	.014	.002	.552		8.880	***
高雄車站	.011	.001	.458		13.752	***
後驛站	.012	.001	.456		15.067	***
凹子底	.017	.000	.687		40.870	***
巨蛋站	.017	.001	.660		28.909	***
生態園區	.012	.001	.566		17.141	***
左營站	.014	.001	.635		12.747	***
油廠國小	.009	.001	.398		11.364	***
楠梓加工區	.013	.001	.497		17.576	***
後勁站	.011	.002	.575		4.492	***
都會公園	.019	.001	.668		18.335	***
青埔站	.005	.001	.379		7.604	***
橋頭糖廠	.012	.001	.541		9.554	***
橋頭火車站	.011	.001	.514		7.744	***

註：*表 P<0.1，**表 P<0.05，***表 P<0.01

表 B-3 高雄捷運系統紅線各捷運站屋齡對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值	
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配		
全樣本	-0.011	.000	-.222		-34.324	***
紅線	-0.014	.000	-.284		-36.587	***
小港站	-.034	.001	-.616		-28.834	***
小港機場	-.027	.002	-.453		-13.435	***
草衙站	-.028	.001	-.548		-33.532	***
前鎮高中	-.008	.001	-.182		-5.893	***
凱旋站	-.014	.002	-.311		-7.135	***
獅甲站	-.005	.003	-.081		-1.687	*
三多商圈	-.015	.002	-.239		-6.661	***
中央公園	-.008	.004	-.127		-2.075	**
高雄車站	-.007	.002	-.107		-3.858	***
後驛站	-.009	.002	-.154		-5.534	***
凹子底	-.012	.001	-.227		-11.920	***
巨蛋站	-.008	.001	-.125		-5.531	***
生態園區	-.016	.002	-.211		-10.309	***
左營站	-.017	.002	-.243		-10.860	***
油廠國小	-.017	.001	-.395		-13.455	***
楠梓加工區	-.017	.002	-.209		-10.770	***
後勁站	-.024	.004	-.472		-5.433	***
都會公園	-.007	.002	-.125		-4.281	***
青埔站	-.025	.003	-.235		-7.817	***
橋頭糖廠	-.008	.002	-.243		-4.894	***
橋頭火車站	-.010	.002	-.253		-4.445	***

註：*表 P<0.1，**表 P<0.05，***表 P<0.01

表 B-4 高雄捷運系統紅線各捷運站路寬對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值	
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配		
全樣本	.007	.000	.094		16.891	***
紅線	.007	.000	.105		15.845	***
小港站	.009	.002	.102		5.859	***
小港機場	.011	.003	.083		3.473	***
草衙站	.007	.001	.087		6.439	***
前鎮高中	.011	.002	.121		6.039	***
凱旋站	.004	.001	.106		3.691	***
獅甲站	.006	.002	.141		3.578	***
三多商圈	.008	.002	.124		4.723	***
中央公園	-.001	.003	-.016		-.368	
高雄車站	.011	.002	.138		5.828	***
後驛站	.003	.001	.055		2.823	***
凹子底	.005	.001	.071		4.930	***
巨蛋站	.004	.001	.069		3.301	***
生態園區	.003	.001	.050		2.564	**
左營站	.003	.002	.042		1.657	***
油廠國小	.009	.002	.125		5.640	***
楠梓加工區	.005	.001	.064		3.855	***
後勁站	.003	.004	.049		.677	
都會公園	.003	.001	.055		2.322	**
青埔站	.008	.001	.185		5.744	***
橋頭糖廠	.002	.002	.023		.659	
橋頭火車站	.010	.003	.152		3.200	***

註：*表 $P < 0.1$ ，**表 $P < 0.05$ ，***表 $P < 0.01$

表 B-5 高雄捷運系統紅線各捷運站總樓層數對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值	
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配		
全樣本	.017	.001	.115		12.798	***
紅線	.019	.001	.145		13.194	***
小港站	.007	.007	.022		.898	
小港機場	.007	.023	.010		.301	
草衙站	.001	.005	.004		.203	
前鎮高中	.025	.007	.146		3.442	***
凱旋站	.033	.009	.219		3.734	***
獅甲站	.042	.008	.273		5.157	***
三多商圈	.001	.008	.008		.159	
中央公園	.017	.014	.102		1.227	
高雄車站	-.012	.007	-.060		-1.645	
後驛站	.024	.004	.175		5.747	***
凹子底	.020	.003	.181		7.154	***
巨蛋站	.009	.003	.087		2.865	***
生態園區	-.008	.004	-.069		-2.045	**
左營站	.007	.005	.059		1.278	
油廠國小	.030	.009	.201		3.356	***
楠梓加工區	-.003	.005	-.028		-.711	
後勁站	-.023	.020	-.155		-1.151	
都會公園	-.009	.008	-.061		-1.153	
青埔站	.095	.030	.572		3.202	***
橋頭糖廠	.009	.022	.022		.428	
橋頭火車站	-.021	.023	-.046		-.911	

註：*表 P<0.1，**表 P<0.05，***表 P<0.01

表 B-6 高雄捷運系統紅線各捷運站土地使用分區對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配	
全樣本	.068	.009	.042		7.346 ***
紅線	.058	.011	.035		5.375 ***
小港站	.122	.041	.054		2.941 ***
小港機場	.092	.074	.029		1.244
草衙站	.038	.029	.018		1.308
前鎮高中	.250	.053	.126		4.746 ***
凱旋站	-.049	.053	-.023		-.943
獅甲站	.070	.047	.049		1.502
三多商圈	.041	.047	.025		.874
中央公園	.064	.147	.016		.433
高雄車站	-.059	.039	-.035		-1.540
後驛站	-.047	.027	-.033		-1.724 *
凹子底	.034	.020	.023		1.714 *
巨蛋站	-.105	.030	-.067		-3.534 ***
生態園區	.084	.037	.039		2.264 **
左營站	.011	.044	.006		.259
油廠國小	.035	.045	.016		.766
楠梓加工區	-.075	.032	-.040		-2.381 **
後勁站	.159	.132	.080		1.200
都會公園	-.024	.043	-.014		-.563
青埔站	-.066	.073	-.025		-.908
橋頭火車站	.370	.155	.100		2.379 **

註：*表 P<0.1，**表 P<0.05，***表 P<0.01

表 B-7 高雄捷運系統紅線各捷運站移轉全棟住宅對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值	
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配		
全樣本	.674	.012	.453		55.437	***
紅線	.743	.015	.514		50.995	***
小港站	.757	.050	.384		15.177	***
小港機場	.835	.062	.523		13.549	***
草衙站	.683	.035	.421		19.542	***
前鎮高中	.532	.054	.295		9.818	***
凱旋站	.243	.054	.189		4.520	***
獅甲站	.331	.077	.244		4.283	***
三多商圈	.623	.059	.389		10.595	***
中央公園	.779	.121	.423		6.425	***
高雄車站	.706	.060	.409		11.733	***
後驛站	.376	.043	.275		8.711	***
凹子底	.529	.034	.364		15.508	***
巨蛋站	.479	.040	.349		12.103	***
生態園區	.541	.053	.384		10.154	***
左營站	.789	.077	.553		10.298	***
油廠國小	.587	.089	.360		6.598	***
楠梓加工區	.381	.052	.302		7.346	***
後勁站	.256	.170	.192		1.511	*
都會公園	.238	.070	.192		3.380	***
青埔站	1.729	.286	1.041		6.046	***

註：*表 $P < 0.1$ ，**表 $P < 0.05$ ，***表 $P < 0.01$

表 B-8 高雄捷運系統紅線各捷運站至捷運距離對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配	
全樣本	.128	.009	.076		14.436 ***
紅線	.138	.011	.078		12.712 ***
小港站	.225	.036	.118		6.245 ***
小港機場	.072	.052	.035		1.401
草衙站	.196	.034	.079		5.832 ***
前鎮高中	.014	.032	.009		.429
凱旋站	-.005	.054	-.004		-.098
獅甲站	.024	.056	.015		.427
三多商圈	.230	.044	.138		5.173 ***
中央公園	.124	.075	.063		1.651 *
高雄車站	.092	.038	.053		2.431 **
後驛站	.089	.030	.058		2.960 ***
凹子底	.157	.031	.064		5.077 ***
巨蛋站	.220	.030	.147		7.435 ***
生態園區	.044	.025	.030		1.735 *
左營站	.033	.038	.019		.869
油廠國小	.175	.123	.029		1.423
楠梓加工區	.094	.086	.018		1.086
後勁站	.034	.084	.027		.412
都會公園	.030	.036	.020		.816
青埔站	-.146	.115	-.035		-1.272
橋頭糖廠	.067	.051	.047		1.320
橋頭火車站	.169	.050	.141		3.398 ***

註：*表 $P < 0.1$ ，**表 $P < 0.05$ ，***表 $P < 0.01$

表 B-9 高雄捷運系統紅線各捷運站旅客量對房屋價格之實證結果

捷運站	未標準化係數		標準化係數		T 值
	β 之估計值	標準誤差	Beta	分配	
全樣本	.051	.005	.050		9.536 ***
紅線	.099	.007	.095		14.771 ***
小港站	.400	.153	.048		2.625 ***
小港機場	-.464	.220	-.050		-2.110 **
草衙站	.755	.126	.079		5.989 ***
前鎮高中	.361	.149	.048		2.428 **
凱旋站	-.112	.141	-.020		-.799
獅甲站	-.287	.528	-.018		-.544
三多商圈	.445	.250	.044		1.778 *
中央公園	-.101	.340	-.011		-.297
高雄車站	.186	.282	.014		.660
後驛站	.433	.174	.044		2.491 **
凹子底	.505	.087	.074		5.806 ***
巨蛋站	.131	.091	.024		1.448
生態園區	.515	.158	.054		3.266 ***
左營站	.061	.093	.014		.659
油廠國小	.263	.244	.021		1.075
楠梓加工區	.333	.077	.068		4.322 ***
後勁站	.040	.382	.006		.105
都會公園	.556	.139	.090		3.995 ***
青埔站	-.146	.115	-.035		-1.272
橋頭糖廠	.053	.036	.044		1.464
橋頭火車站	.036	.124	.012		.286

註：*表 $P < 0.1$ ，**表 $P < 0.05$ ，***表 $P < 0.01$