

張金鶚專欄

政治大學地政系特聘教授

Ubike場站會影響周遭房價嗎？

大眾公共交通以及分享經濟等綠色交通越來越受重視，其中公共自行車系統（簡稱Ubike）近年來在台灣大量興起，對環境友善的交通特質，提供接駁、轉乘用途，不僅提升大眾運輸服務範圍及熱門商圈發展，而且兼具運動與觀光休閒功能，促進一般市民乃至觀光客的廣泛使用。

如此多重功能的Ubike場站設置，是否也會像過去捷運場站的設置，受到社會大眾的喜愛，進而影響其周遭鄰近的房價？其可能影響房價的範圍有多大？幅度又為多少？而不同類型的場站因使用效率差異，其對房價影響是否會不同？另在不同房價地區的場站也因需求不同，是否其影響程度也會有差異？

江穎慧教授、莊喻婷和我在2017年於《運輸計劃季刊》(TSSCI)發表《台北市公共自行

車場站對鄰近住宅價格之影響》研究成果，試圖回答上述大家關心的4個問題。本研究選取台北市2012至2015年的實價登錄交易資料，共有1萬1829筆成交樣本，透過212個場站資料，運用特徵價格經濟計量模型進行實證研究。

低房價消費者較愛

首先利用Spline迴歸方法，將場站1公里內每100公尺分成10區範圍，發現400公尺範圍內的距離係數對房價的影響為負向顯著且最大。另外參考交通局問卷調查，受訪者使用Ubike的步行時間多在5分鐘以內，換算步行距離約在350至400公尺左右。因此，本研究認為台北市Ubike場站對房價影響範圍約為400公尺左右。

接著，利用空間自相關檢測房價資料，發現房價間彼此具有空間相依效果，因此不能利

用傳統迴歸模型，而必須改用空間迴歸模型分析房價。我們控制了影響房價相關的時間、空間、區位設施及住宅特徵的各種可能因素，分析鄰近場站400公尺內、外房價的差異。實證結果發現此鄰近場站的迴歸係數為正且顯著，若以台北市住宅平均總價2500萬元試算，鄰近場站的房價高出未鄰近約150萬元，約有6%的溢價幅度，顯示Ubike場站受到消費者的喜好，具有相當價值。

然後，我們將場站分成日常通勤場站和非日常通勤場站二類，並只選取400公尺範圍內影響房價的交易樣本6997筆資料。同樣透過空間迴歸模型，實證結果發現場站類型對房價影響差異的迴歸係數為正且顯著，顯示日常通勤場站對鄰近房價大於非日常通勤場站，若同樣以台北市2500萬元房價，相較非通勤類型約高出

78萬元，約有3%的溢價幅度，顯示日常通勤場站對消費者更具有其價值。

最後，我們透過房價的分量迴歸模型，將房價水準分成10%到90%等5種高低分量，檢視Ubike場站分別對不同房價水準的影響。實證結果發現這5個鄰近場站的係數都呈現正向且都顯著，更有意思的是該影響係數在最低10%房價分量最大，隨著房價的提升，其影響係數逐漸降低，到最高90%房價分量最小。若同樣以2500萬元房價試算，高低房價分量受到場站影響價格差距約90萬元，換言之，Ubike場站影響低房價的房屋價格較大，較受到較低房價消費者喜好，相較高房價消費者願付較高的房價。

兼具交通觀光功能

本文研究顯示Ubike使用受到消費者喜好，不但可作為綠色環保運輸工具，同時兼具交通及觀光休閒與運動等多重功能，其場站對鄰近房價更產生正面影響，如能增加日常通勤以及較低房價區位的場站設置，其政策的經濟效益將更大，值得社會各界推廣。