

張金鶚專欄

政治大學地政系特聘教授

如何善用Ubike場站對房價的影響

前一篇個人專欄探討「Ubike場站會影響周遭房價嗎？」，引起了產、學界及網路上許多正反不同的爭議。尤其網路上有一些網民及某前房仲業者公會理事長批評房價並不是因為Ubike場站而是受到捷運場站所影響，這研究其實等於沒有研究；一些網友更批評這研究結論是因為精華地區交通方便才設Ubike場站，不是因為設站才漲房價，這研究根本是倒果為因，學術研究是無用論等說法。

很明顯的看出這些批評者均未仔細閱讀該專欄內容，更別提進一步去閱讀專欄內容所提到刊登在嚴謹審查的學術期刊論文。原本我從不回應也不在意此等蓄意扭曲無理的批評，但認知當初受邀撰寫此專欄的目的，是要對台灣的都市與住宅發展及房地產市場提供社會大眾及相關產官學界較「深入且淺出」的專業知

識與評論，以達到改善社會的目的。

為避免一些社會大眾的誤解以及一些業者不學無術，只憑個人主觀直覺經驗作決策的錯誤渲染；隨著大數據的出現以及相關理論與方法的精進，若產業界忽視學術研究的價值，如此可能產生錯誤的判斷而形成此產業界故步自封無法上進的惡性循環，失去此專欄的初衷。因此，本文願進一步補充說明上篇專欄內容，並藉此釐清學術研究的嚴謹與價值。

日常使用效用較高

Ubike場站會對周遭房價產生提升效果的影響，是透過實價登錄2012~2015年上萬筆大數據房價資料，建立房價的空間（非傳統）迴歸模型，而此空間經濟計量的實證模型是同時控制了房屋產品（包括房屋面積、屋齡、樓層、

建物類型等）特徵、區位（包括市區、市郊及距市中心距離等）特徵、鄰近公共設施（包括捷運站、醫院、公園、學校及鄰避設施等）特徵及時間趨勢與景氣季節等因素，在避免房價受到上述干擾因素的影響下，分析台北市212個Ubike場站周遭400公尺內、外房價差異，所得到的結論是有Ubike場站約有6%溢價幅度。可以看到此溢價幅度是已排除上述所有可能影響房價（包括捷運站在內）因素所得到的結果。

本研究還進一步分析約有52%的日常通勤場站（此即有不少為捷運轉乘）和另外約有48%的非日常通勤場站（此多為觀光休閒）兩種類型場站對房價影響差異，所得到的結論是前者高於後者約3%的溢價幅度，顯示日常使用Ubike的效用較高。這結果也明顯說明Ubike場站的溢價雖受日常通勤使用影響較大，但並非完全受捷運場站所影響。

不僅如此，本研究更進一步分析Ubike場站對不同高低房價水準的影響差異也不相同，場站的溢價幅度在低房價水準地區影響最大，隨著房價的提升，其溢價幅度反而隨之下降，顯

示低房價地區使用Ubike的效率較高。此結果也可以看到並非高房價精華區才設Ubike場站，更並非因為在高房價精華地區才對Ubike場站產生溢價的結果，而是因為有Ubike場站後，其使用效率較高所致，這是效用理論必然結果，所謂倒果為因的說法顯然是欠缺經濟學的基本觀念所致。

增較低房價區場站

由於此新興的公共交通工具，以分享經濟及健康環保的綠色運輸導向所產生的經濟效益，在國內外相關的學術研究仍相當欠缺。

透過本研究不但可以讓消費者和房地產業者更清楚Ubike對周遭房價所產生的影響幅度，而且可以讓政府更重視Ubike所產生的經濟效益並提升其使用效率，除在交通政策上應增加日常通勤及較低房價地區的場站設置外，更應加強改善Ubike的道路使用系統，同時加強推廣宣導使用，讓此綠色交通分享經濟成為全民共識並普遍使用，這才是本學術研究的最大價值所在。