



## 目次

壹、前言 .....	1
貳、全系統旅運量統計.....	3
參、各路線旅運量統計.....	7
肆、新北市境內轉乘站旅運量統計.....	9
伍、結論 .....	11

# 壹、前言

108 年 12 月中 國武漢陸續出現不明肺炎個案，衛生福利部疾病管制署基於先前 SARS 防疫經驗高度重視，於同月 31 日緊急召開記者會公布資訊，並於 109 年 1 月 20 日成立「中央流行疫情指揮中心」。

109 年 1 月 21 日中央流行疫情指揮中心宣布臺灣確診首例境外移入個案。該年由於我國邊境嚴格控管，總確診數緩慢增加，於 109 年 6 月政府實施防疫鬆綁，開始大規模解封，社會經濟活動維持過往運作。

110 年 4 月由於病毒株變異(Alpha 變種)本土疫情傳播迅速，各地陸續出現群聚感染，110 年 5 月 15 日中央流行疫情指揮中心宣布臺北市、新北市進入疫情第三級警戒，且首次本土單日確診突破百例。5 月 19 日全臺防疫警戒等級提升至第三級。第三級警戒之措施為民眾外出全程配戴口罩、關閉休閒娛樂場所、餐飲業一律外帶、結婚不宴客、喪禮不公祭、宗教活動全面暫停。

隨著疫情逐漸趨緩，指揮中心於 110 年 7 月 27 日防疫警戒調降至二級持續至 111 年 2 月 28 日，由於國家防疫政策逐漸趨向與病毒共存，於

111 年 4 月 12 日警戒分級制度已不適用。於 111 年 4 月 15 日本土案例突破千例，10 日後本土案例突破 5,000 例，28 日本土案例突破 1 萬例。

本研究探討於新冠疫情爆發前至 111 年 5 月之臺北都會捷運系統運量趨勢分析，並個別分析全系統每月旅運量、各路線旅運量、轉乘站旅運量，以供未來營運及規劃之參考。

## 貳、全系統旅運量統計

本次研究分析包含臺北捷運全系統及淡海輕軌系統，統計數據年度從 108 年 1 月起進行分析。淡海輕軌綠山線於 107 年 12 月 23 日通車，108 年 2 月 1 日起正式收費營運。淡海輕軌藍海線第一期於 109 年 11 月 15 日通車。臺北捷運系統新北環狀線於 109 年 1 月 31 日正式通車。

臺北捷運系統在疫情前日平均運量可達 210 萬人次，淡海輕軌於疫情前綠山線通車時日平均運量可達近萬人次，藍海線一期的加入，在疫情政策鬆綁期間淡海輕軌系統整體運量可達近 1 萬 5,000 人次。在 110 年 5 月雙北地區實施疫情警戒第三級管制，使得臺北捷運與淡海輕軌運量大幅減少，至隔月(6 月)全國實施第三級警戒，兩運輸系統運量僅剩全盛時期之兩成旅運量。截至今日兩軌道運輸系統皆尚未回復至疫情前之旅運量。

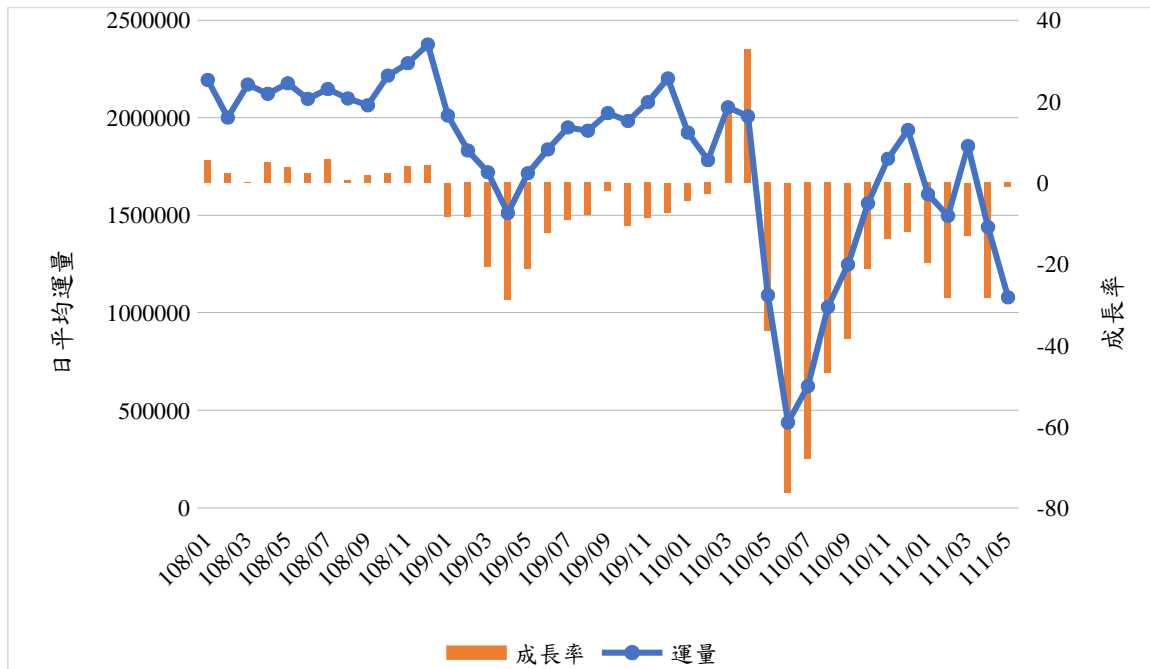
表 1、臺北捷運全系統 108~111 年每月平均日運量與成長率

項目 別	108 年		109 年		110 年		111 年	
	運量 (人次)	成長 率 (%)	運量 (人次)	成長 率 (%)	運量 (人次)	成長 率 (%)	運量 (人次)	成長 率 (%)
1 月	2,193,651	5.43	2,011,027	-8.33	1,923,480	-4.35	1,607,737	-19.67
2 月	2,000,494	2.38	1,831,801	-8.43	1,782,284	-2.70	1,496,692	-28.37
3 月	2,170,290	-0.12	1,720,005	-20.75	2,053,617	19.40	1,855,065	-12.95
4 月	2,122,470	4.96	1,511,602	-28.78	2,007,613	32.81	1,438,867	-28.33
5 月	2,176,479	3.83	1,715,274	-21.19	1,090,121	-36.45	1,078,778	-1.04
6 月	2,096,660	2.27	1,837,808	-12.35	437,331	-76.20	-	-
7 月	2,147,025	5.72	1,950,284	-9.16	623,430	-68.03	-	-
8 月	2,098,947	0.59	1,933,342	-7.89	1,029,340	-46.76	-	-
9 月	2,063,910	1.72	2,023,752	-1.95	1,247,257	-38.37	-	-
10 月	2,215,638	2.40	1,983,020	-10.50	1,561,014	-21.28	-	-
11 月	2,279,492	4.23	2,079,812	-8.76	1,789,824	-13.94	-	-
12 月	2,375,690	4.37	2,201,220	-7.34	1,936,923	-12.01	-	-
全年	2,163,285	3.15	1,900,685	-12.14	1,445,124	-23.44	-	-

資料來源：臺北大眾捷運股份有限公司

備註：成長率為較上年同期增減率

表 2、臺北捷運全系統 108~111 年每月平均日運量與成長率



資料來源：臺北大眾捷運股份有限公司

備註：成長率為較上年同期增減率

表 3、淡海輕軌 108~111 年每月平均日運量與成長率

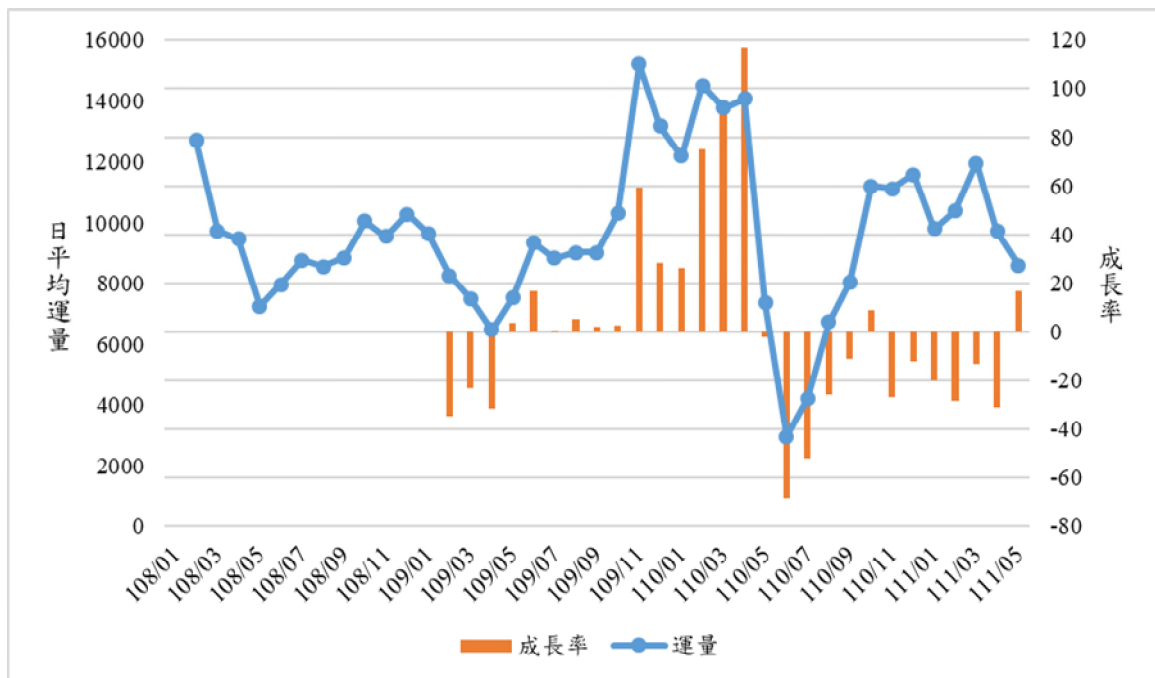
項目別	108 年		109 年		110 年		111 年	
	運量 (人次)	成長率 (%)	運量 (人次)	成長率 (%)	運量 (人次)	成長率 (%)	運量 (人次)	成長率 (%)
1 月	-	-	9,647	-	12,199	26.45	9,800	-19.67
2 月	12,707	-	8,272	-34.90	14,503	75.33	10,389	-28.37
3 月	9,733	-	7,502	-22.92	13,758	89.39	11,977	-12.95
4 月	9,468	-	6,483	-31.53	14,045	116.64	9,714	-30.84
5 月	7,262	-	7,532	3.72	7,361	-2.27	-	-
6 月	7,977	-	9,329	16.95	2,973	-68.13	-	-
7 月	8,762	-	8,826	0.73	4,216	-52.23	-	-

8 月	8,566	-	9,026	5.37	6,726	-25.48	-	-
9 月	8,858	-	9,031	1.95	8,045	-10.92	-	-
10 月	10,059	-	10,305	2.45	11,210	8.78	-	-
11 月	9,542	-	15,182	59.41	11,124	-26.73	-	-
12 月	10,276	-	13,174	28.20	11,587	-12.05	-	-
全年	9,356	-	9,527	1.83	9,782	2.68	-	-

資料來源：交通部統計調查網

備註：成長率為較上年同期增減率。108 年 2 月至 109 年 1 月無成長率因淡海輕軌於 108 年 2 月通車通車。

表四、海輕軌 108~111 年每月平均日運量與成長率



資料來源：交通部統計調查網

備註：成長率為較上年同期增減率。108 年 2 月至 109 年 1 月無成長率因淡海輕軌於 108 年 2 月通車。



## 參、各路線旅運量統計

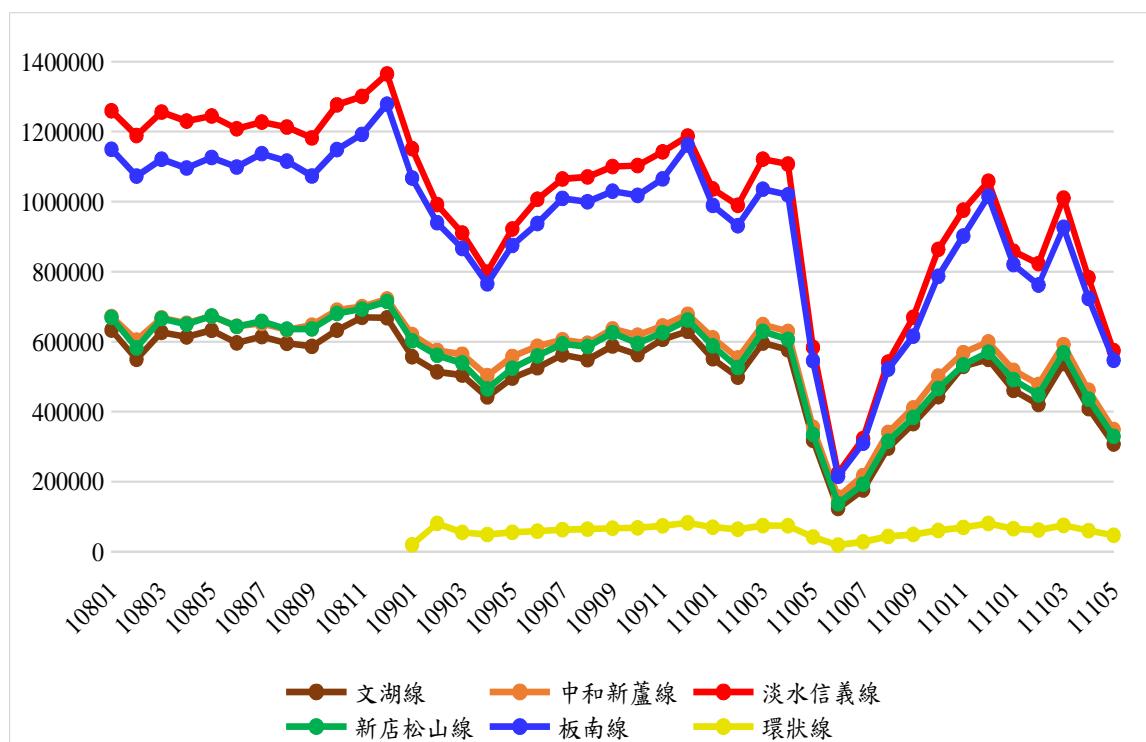
於疫情開始後(108 年 12 月)，臺北捷運各路線每日平均進出站人旅次量皆下滑，但由於國內在邊境防疫嚴格控制，國內確診數量緩慢增加，至 109 年 4 月指揮中心逐步放寬疫情政策(防疫新生活運動)，各路線運量逐漸上升，至 110 年 5 月又因變種病毒的快速傳播，全國實施三級警戒，大臺北地區出現「空城」景象，各路線運量皆呈現斷崖式下跌，直至同年 8 月份，中央疫情流行指揮中心調整警戒等級恢復至二級警戒，各路線運量陸續回溫。至 111 年 1 月另一新變種病毒 Omicron 於各地擴散，導致運量降低。由於中央疫情指揮中心防疫政策將逐漸與病毒共存，於 111 年 4 月底，國內本土案例突破 1 萬例，111 年 5 月底國內本土案例近 10 萬例，對於未來大眾運輸運量是有否變化值得營運單位參考。

經彙整各路線運量於疫情期間之變化大致相同，而淡水信義線、板南線為臺北捷運系統之重要運量路線，於疫情三級警戒期間，其運量下滑幅度亦最為明顯。

新北環狀線於疫情三級警戒期間，運量下滑幅度相較非三級警戒期間近八成運量。新北環狀線特別之處，新北環狀線並未進入台北市區，路線皆位於新北市境內，且與機場線、中和新蘆線、板南線、松山新店線設有

轉乘站，使新北市民透過新北環狀線轉乘至其他路線。

表 5、臺北捷運各路線 108~111 年每月平均日運量與成長率



資料來源：新北市政府捷運工程局，本研究自行整理

備註：捷運路線為文湖線、中和新蘆線、淡水信義線、松山新店線、板南線、環狀線。

## 肆、新北市境內轉乘站旅運量統計

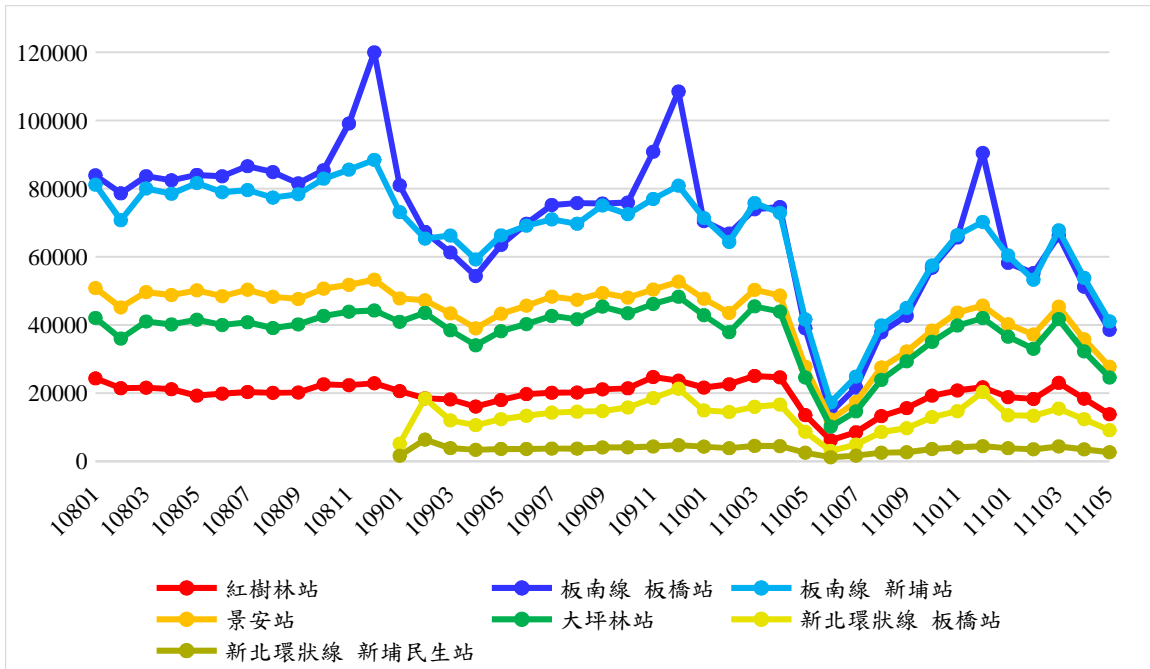
捷運路線在規劃時必然優先考量站內轉乘，當因為技術或用地限制使得兩路線車站無法完全靠近且無法透過專屬連通道相接時，站外轉乘為退而求其次的轉乘方式。本節探討新店線與新北環狀線之大坪林站、中和線與新北環狀線之景安站、淡水線與淡海輕軌綠山線之紅樹林站、板南線與新北環狀線之板橋站與新埔站(新埔民生站)之運量分析。

表 6、新北市境內轉乘站轉乘路線及方式

轉乘站	路線 1	路線 2	方式
紅樹林站	淡水信義線	淡海輕軌綠山線	站外轉乘
板橋站	板南線	新北環狀線	站外轉乘
新埔站 (新埔民生站)	板南線	新北環狀線	站外轉乘
景安站	中和新蘆線	新北環狀線	站內轉乘
大坪林站	松山新店線	新北環狀線	站內轉乘

資料來源：新北市政府捷運工程局，本研究自行整理

表 7、新北市境內捷運轉乘站 108~111 年每月平均日運量



資料來源：新北市政府捷運工程局，本研究自行整理

備註：轉乘站為捷運大坪林站、捷運景安站、捷運紅樹林站、捷運板橋站、捷運新埔站、捷運新埔民生站。

紅樹林站在 107 年 12 月時進出站運量為 18,986，隔年 1 月淡海輕軌綠山線通車，有助於紅樹林運量提升(24,291)，在疫情前及疫情開始初期皆維持約 2 萬人次運量。於 109 年 11 月淡海輕軌藍海線一期通車，運量提升至近 2 萬 5,000 人次。捷運景安站於新北環狀線通車前運量維持於約 5 萬人次，109 年 1 月新北環狀線正式通車，但由於疫情開始進入臺灣，景安站、大坪林站、板橋站、新埔民生站為新北環狀線重要轉乘站，但受疫情影響其轉乘站之運量皆於 109 年 1 月微幅下滑。每年 11 月與 12 月板南線板橋站舉辦新北耶誕城活動使得旅運量於疫情期間相較其他轉乘站有明顯提升。

## 伍、結論

- 一、中央防疫警戒於 110 年 5 月提升至第三等級，不僅對民生經濟造成巨大影響，大眾捷運系統運量也因此大幅下滑，衝擊營運單位之經營。
- 二、新北環狀線為疫情初期所誕生的路線，系統運量一直受到疫情影響無法提升，無法呈現非疫情期間之真實運量，且新北環狀線設有許多轉乘站可轉乘其他路線，其潛在旅客受疫情影響轉而使用其他運具。待疫情結束與環狀線第二階段(南環段、北環段)通車，完善大臺北都會區捷運路網，使市民更方便搭乘大眾捷運系統，可望提升新北環狀線運量。
- 三、新冠疫情尚未結束，在國人疫苗接種率持續提升下，中央流行疫情指揮中心的防疫政策趨向與病毒共存，朝向恢復疫情前的生活方式，本土案例陸續增加的情勢下，搭乘大眾運輸須配戴口罩之防疫政策尚未解除，縱觀歷年影響捷運旅運量的事件，事件結束後旅運量總是快速回復，此次新冠疫情應無例外，未來捷運系統整體運量隨疫情發展可望逐漸提升至疫情前水準甚至再創新高。本研究包含新冠病毒發生導致運量大幅下降及轉乘之運量分析等相關資料，俾供未來營運之參考。