（二）成立大眾捷運股份有限公司營運淡海輕軌，惟運量不足致連年虧損，且電子票證鎖卡或補票溢扣款之客訴事件頻仍，嗣提升相關解卡措施，卻存有票箱收入短收風險，亟待妥謀善策，俾利輕軌永續經營。

市政府為滿足淡水地區運輸需求，辦理淡海輕軌運輸系統建設計畫，路線總長度計13.99公里，共20座車站，車站屬無閘門式月台，路網包括綠山線、第一期藍海線，及第二期藍海線，其中綠山線及第一期藍海線分別於107年12月24日、109年11月15日通車，由新北大眾捷運股份有限公司營運。經查淡海輕軌營運情形，核有：1.110 年平均日運量9,782 人次，僅達綜合規劃報告預估平常日 4萬 4,494 人次之 21.98%、例假日 4 萬 8,025人次之 20.37%，衍生票箱收入大幅縮減，且108至110年營運結果，分別虧損1億7,333萬餘元、1億6,664萬餘元、2億3,621萬餘元，不利捷運系統永續經營，須藉由捷運工程局以現金增資方式挹注營運資金，成為市政府財政負擔；2.淡海輕軌自107年12月營運起至110年12月止，因民眾未正確完成電子票證刷卡作業，致鎖卡或補票溢扣款之客訴案件計390件，票證異常案件頻仍，雖已提升解卡相關措施，惟解卡作業便利性仍不足，且改按已營運區間最低票價（20元）向民眾收取補票資費，卻有造成票箱收入短收風險等情事，經函請研謀妥處。據復：1.將積極走訪淡海新市鎮社區，提升通勤民眾搭乘意願，並持續研議吸引旅客搭乘方案；2.已與電子票證公司研議，透過調整後台資訊欄位記錄旅客進出站搭乘資訊方式，可有效改善鎖卡問題，及不影響票箱收入，另將持續強化月台刷卡區域視覺效果，以引導旅客刷卡搭乘輕軌。



淡海輕軌無閘門式月台

（圖片來源：新北市政府施政成果網資料）

（三）安坑輕軌及環狀線（第一階段）捷運系統將自 112 年起由新北捷運公司承接營運，惟均尚未確定營運人力來源，影響安坑輕軌執行人員訓練及環狀線（第一階段）啟動現場交接時程等情事，亟待研謀妥處，以提供高品質軌道運輸服務。

市政府依大眾捷運法第25條規定，於107年設立新北大眾捷運股份有限公司（下稱新北捷運公司）營運境內捷運，110年係營運淡海輕軌綠山線及第一期藍海線，預計自112

年1月1日、2月1日起，增加營運安坑輕軌及環狀線（第一階段）。經查新北捷運公司及捷運工程局營運安坑輕軌及環狀線（第一階段）準備情形，核有：1.安坑輕軌預計於111年底完工通車，截至111年4月底止，尚未招募第一線營運人力，人員亦未進駐行車控制中心預為訓練，已延遲通車前穩定性測試等營運準備作業時程；2.環狀線（第一階段）委託臺北大眾捷運股份有限公司營運之行政契約，將於112年1月31日屆期，由新北捷運公司接續營運，惟截至111年4月底止，第一線營運人力來源未定，新北捷運公司仍未進駐現場交接，無法及早累積營運中運量捷運系統之實務經驗，復有須建置獨立票務營收系統及捷運監理權移轉諸多議題待解決等情事，經函請研謀妥處。據復：1.已於111年5月公開招募安坑輕軌營運人力，預計自111年7月起陸續進用人員，並加速辦理現場人員專業證照訓練，俾儘快完成營運前準備作業；2.雙北兩市政府已於111年5月16日協商決議，環狀線（第一階段）自112年1月1日起至環狀線北環段及南環段通車前1年，由新北市政府負責營運，捷運監理及警察權將報請交通部核備移轉，營運初期將委託臺北大眾捷運股份有限公司代為辦理票務清分作業，嗣後協商環狀線全線營運主體時，將持續研商票務議題，另已於111年5月26日啟動交接作業，將就原環狀線（第一階段）第一線人員未移轉之缺額人力辦理招募。

（四）為降低捷運建設工程潛在風險與危害，訂定高風險工項施工管制機制，惟所訂高風險工項未隨營造工程風險技術指引滾動修正，且三鶯線發生重大工安事故後，仍未提高事故工項之風險等級等情事，亟待研謀改善。

捷運工程局為降低捷運建設工程之潛在風險與危害，於105年11月22日訂頒「工務管理標準作業手冊」，其中「高風險工項施工管制機制程序」，係藉由前置作業審查施工廠商風險管理計畫，並於施工階段進行高風險工項管控，以有效管理高風險工項施工情形，另該程序列舉捷運建設工程高風險工項包括大梁運吊及施工等項目，未含捷運墩柱懸臂施工之模板支撐工項，嗣勞動部職業安全衛生署於107年1月訂頒營造工程施工風險評估技術指引，訂定模板支撐屬營造工程高風險工項，可針對該項工程訂定高風險作業管制措施，惟捷運工程局所訂「高風險工項施工管制機制程序」列舉之高風險工項未隨前述技術指引滾動修正；又該局辦理「捷運三鶯線捷運系統計畫統包工程」，於110年11月20日進行P03-32墩柱懸臂柱頭混凝土澆置作業時，因模板支撐挫曲，致高架施工平台突然