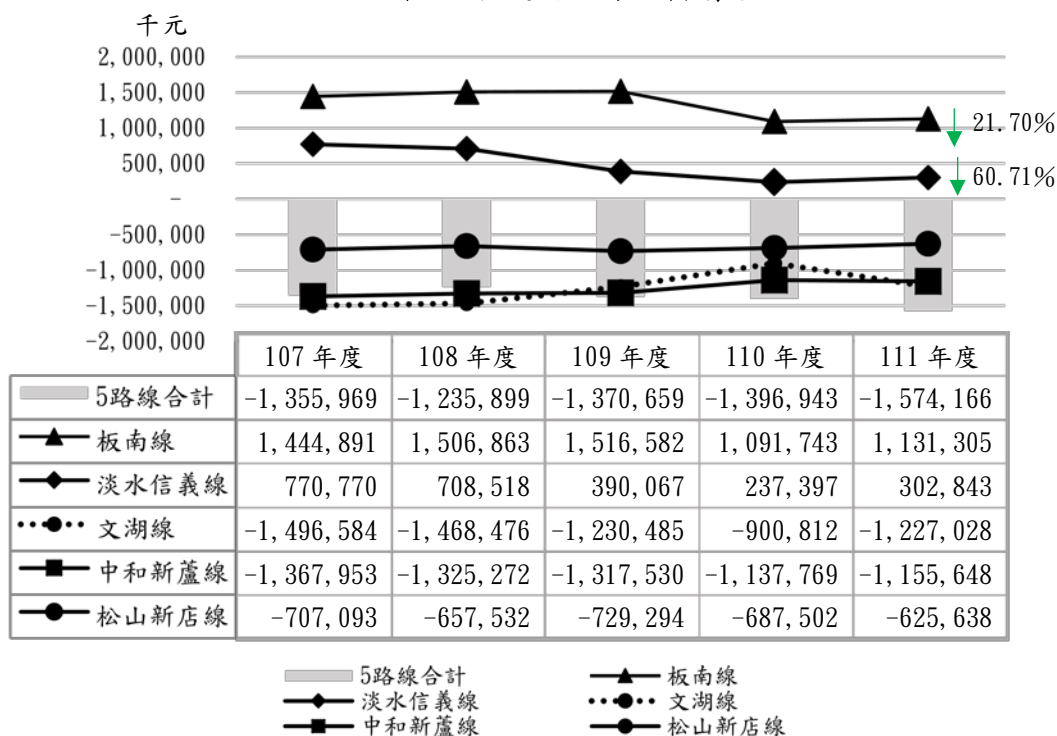


於 111 年度推動交通安全管理與改善交通多事故地點等業務，並以降低交通事故傷亡發生為執行目標。惟按交通部道路交通安全督導委員會「道安資訊查詢網」111 年底公布資訊，道路交通事故指標計有 35 項，臺北市於 111 年度截至 10 月底止計有「事故總件數（警政署交通事故 A1+A2）」等 24 項指標較去年同期增加，其中「高齡者（65 歲以上發生交通事故 30 日內死傷）」、「高齡者機車騎士（發生交通事故 30 日內死傷）」、「電動自行車（含電動輔助自行車）」等 3 項指標連續 5 年度較上一年度同期增加；「高齡者事故無照駕駛」及「高齡者路口事故」等 2 項指標連續 4 年度較上一年度同期增加；「少年自行車騎士（含電動自行車、電動輔助自行車）」指標則連續 3 年較上一年度同期增加，經函請檢討改善。據復：將持續依據事故類型、車種及肇事主因等進行分析，並針對重點族群製定防制措施，透過跨局處推動安全宣導、法規路權觀念，及加強利用工程、執法等多面向強化作為，朝 112 年度第 14 期院頒方案交通部訂定「死亡人數較前年度下降 5%」目標努力。

（二）5 條捷運營運路線中，淡水信義線及板南線獲有盈餘，惟盈餘下降，文湖線、松山新店線及中和新蘆線等 3 條路線為虧損且金額龐鉅，有待檢討改善營運。

臺北大眾捷運股份有限公司（下稱捷運公司）以提供大眾捷運服務為主要業務，自 85 年 3 月 28 日首條木柵線通車，營運迄今已逾 25 年，計有文湖線、淡水信義線、松山新店線、中和新蘆線及板南線等 5 條捷運路

圖 1 各捷運路線盈虧情形



註：1. 運輸本業盈虧數據，僅列計各路線票收盈虧，不含政府補助收入。  
2. 資料來源：整理自臺北大眾捷運股份有限公司提供資料。

線，除文湖線為中運量外，其餘 4 條捷運路線皆為高運量。據該公司提供「107-111 年各線營運收支統計表」資料，107 年度至 111 年度上開 5 條捷運路線運輸本業虧損金額已由 107 年度 13 億 5,596 萬餘元增至 111 年度 15 億 7,416 萬餘元，其中淡水信義線及板南線等 2 條路線每年運輸本業雖獲有盈餘，惟盈餘下降，111 年度盈餘較 107 年度分別減少 60.71% 及 21.70%；餘文湖線、松山新店線及中和新蘆線等 3 條路線每年運輸本業皆虧損，111 年度文湖線虧損 12 億 2,702 萬餘元、松山新店線虧損 6 億 2,563 萬餘元、中和新蘆線虧損 11 億 5,564 萬餘元（圖 1）。有關獲利減少或虧損主因，係同期間客運人次以文湖線減少 32.94% 最多、板南線減少 31.12% 次之、淡水信義線減少 24.53% 再次之所致，惟捷運公司尚未針對各路線運輸本業盈虧及客運人次減少情形適時檢討，經函請檢討改善。據復：將持續努力研議各捷運路線擰節成本措施，以減少運輸本業虧損；另因 5 條捷運路線行經區域不同，土地使用與生活型態亦有差異，該公司將逐線分析，各自找出解決或改善方案，以提升運量，發揮各路線最大效益。

**（三）為監控捷運場站空氣品質，捷運公司列管檢測捷運地下段暨高架車站 PM<sub>2.5</sub> 及 PM<sub>10</sub> 懸浮微粒，其中有 35 站之空氣品質數據惡化，及未就高濃度區域量測懸浮微粒等情，有待檢討改善。**

為提升大眾捷運系統旅運服務環境品質，臺北大眾捷運股份有限公司採自主管理檢測 74 站捷運地下段暨高架車站懸浮微粒 PM<sub>2.5</sub> 及 PM<sub>10</sub> 等 2 項室內空氣污染物。經據該公司提供近 107 至 111 年度檢測數值，發現近 2 年度計有 13 站未辦理檢測車站內懸浮微粒 PM<sub>2.5</sub> 及 PM<sub>10</sub> 數值，而近 5 年度已檢測車站中亦有 35 站懸浮微粒 PM<sub>2.5</sub> 及 PM<sub>10</sub> 之檢測數值逐次升高惡化情形（表 2）。另該公司檢測 PM<sub>2.5</sub> 及 PM<sub>10</sub> 區域主要位於車站詢問處、

刷卡出入口附近及大廳層中間區域等相對開放場域，未包含軌道旁或月臺等候層等處。鑑於 105 年度政府科技發展行政院管制計畫「細懸浮微粒（PM<sub>2.5</sub>）特徵對民眾健康影響之研究」績效報告書載述，推測捷運通勤之高 PM<sub>2.5</sub> 暴露濃度源自封閉的捷運旅運空間、頻繁的煞車減速造成組件耗

損之微粒及空氣中的生物氣膠。且該公司就捷運車站空氣品質管理措施亦包括隧道區軌道清潔及磨軌作業集塵管理等，卻未針對易造成懸浮微粒濃度增加之軌道旁或月臺等候層等處進行檢測。經函請檢討改善。據復：將持續觀察懸浮微粒 PM<sub>2.5</sub> 及 PM<sub>10</sub> 等 2 項空氣污染物之檢測數據變化趨勢，必要時會增加檢測頻率，並進一步評估研究檢測地點；又該公司 112 年增購 1 臺採用環境友善技術之軌道銑磨車，並於 113 年編列預算重置汰換達使用年限之鋼軌研磨車，期改善傳統軌道研磨車衍生懸浮微粒問題，未來亦將持續加強維護捷運車站室內空氣品質管理措施。

**表 2 PM<sub>2.5</sub> 及 PM<sub>10</sub> 檢測待改善事項**

事項	合計	PM <sub>2.5</sub>	PM <sub>10</sub>
1. 近 2 (110 及 111) 年度未檢測者	13 站	13 站	12 站
		相同 12 站	
2. 近 5 (107 至 111) 年度內檢測數值惡化	35 站	22 站	26 站
		相同 13 站	

資料來源：整理自臺北大眾捷運股份有限公司提供資料。