



統計應用分析報告

嚴重特殊傳染性肺炎疫情對 臺北捷運運量影響分析

臺北市政府捷運工程局會計室

孫曉筠

編號：110-10



臺北市政府主計處

110年11月

摘要

嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)疫情爆發初期，由於各國疏於防範，以致在短時間內即造成全球大流行。臺灣記取 16 年前嚴重急性呼吸道症候群(SARS)疫情造成的慘痛經驗，對新興疾病高度警覺，於疫情初始即展開超前佈署，以致臺灣的疫情一直獲得穩定控制，相對其他國家臺灣疫情較輕微。

儘管臺灣的疫情獲得良好控制，然而全球疫情不斷升溫，確診數和死亡數快速累積，依然在許多民眾心中投下陰影，進而改變其生活習慣，如減少外出或儘量不搭乘容易近距離接觸傳染的大眾運輸工具，臺北捷運運量亦因此波疫情而下滑。

本篇將就民國 108 年 5 至 7 月(疫情發生前)、109 年 5 至 7 月(疫情穩定期)及 110 年 5 至 7 月(疫情嚴峻期)等 3 個時期，比較其客運量的變化情形以了解 COVID-19 疫情對臺北捷運客運量衝擊之各面向。

研究發現臺北捷運客運量隨疫情的嚴重程度而有增減，疫情嚴峻期間，捷運客運量減少幅度大，疫情回穩，則捷運客運量亦回升。假日捷運客運量減少幅度大於平日，平日非通勤尖峰時段減少幅度又大於通勤尖峰時段。

COVID-19 疫情雖重創臺北捷運客運量，然而臺北捷運的便捷舒適是其優勢，縱觀歷年影響捷運客運量的事件，事件結束後客運量總是快速回復，此次 COVID-19 疫情應無例外，臺北捷運客運量可望於解疫後再創新高。

目 次

壹、 前言.....	1
貳、 疫情概述.....	3
一、SARS 疫情回顧.....	3
二、嚴重特殊傳染性肺炎疫情概述.....	4
參、 疫情對捷運運量之衝擊分析.....	6
一、總運量之衝擊分析.....	7
二、各捷運站進出站人次之衝擊分析.....	11
肆、 結語.....	14
伍、 參考資料.....	15

表 目 次

表 1 SARS 疫情與 COVID-19 疫情比較.....	6
表 2 近三年 5 至 7 月假日臺北捷運每日客運人次.....	9
表 3 近三年 5 至 7 月平日臺北捷運每日客運人次.....	10
表 4 假日每日捷運客運量減少最多之前十大車站.....	12
表 5 平日每日捷運客運量減少最多之前十大車站.....	13

圖 目 次

圖 1 臺北捷運歷年各月客運人次.....	2
圖 2 SARS 病例數及疫情期間捷運客運人次.....	3
圖 3 COVID-19 病例數及疫情期間捷運客運人次.....	5
圖 4 近三年 5 至 7 月臺北捷運客運人次.....	8

嚴重特殊傳染性肺炎疫情對臺北捷運運量影響分析

壹、前言

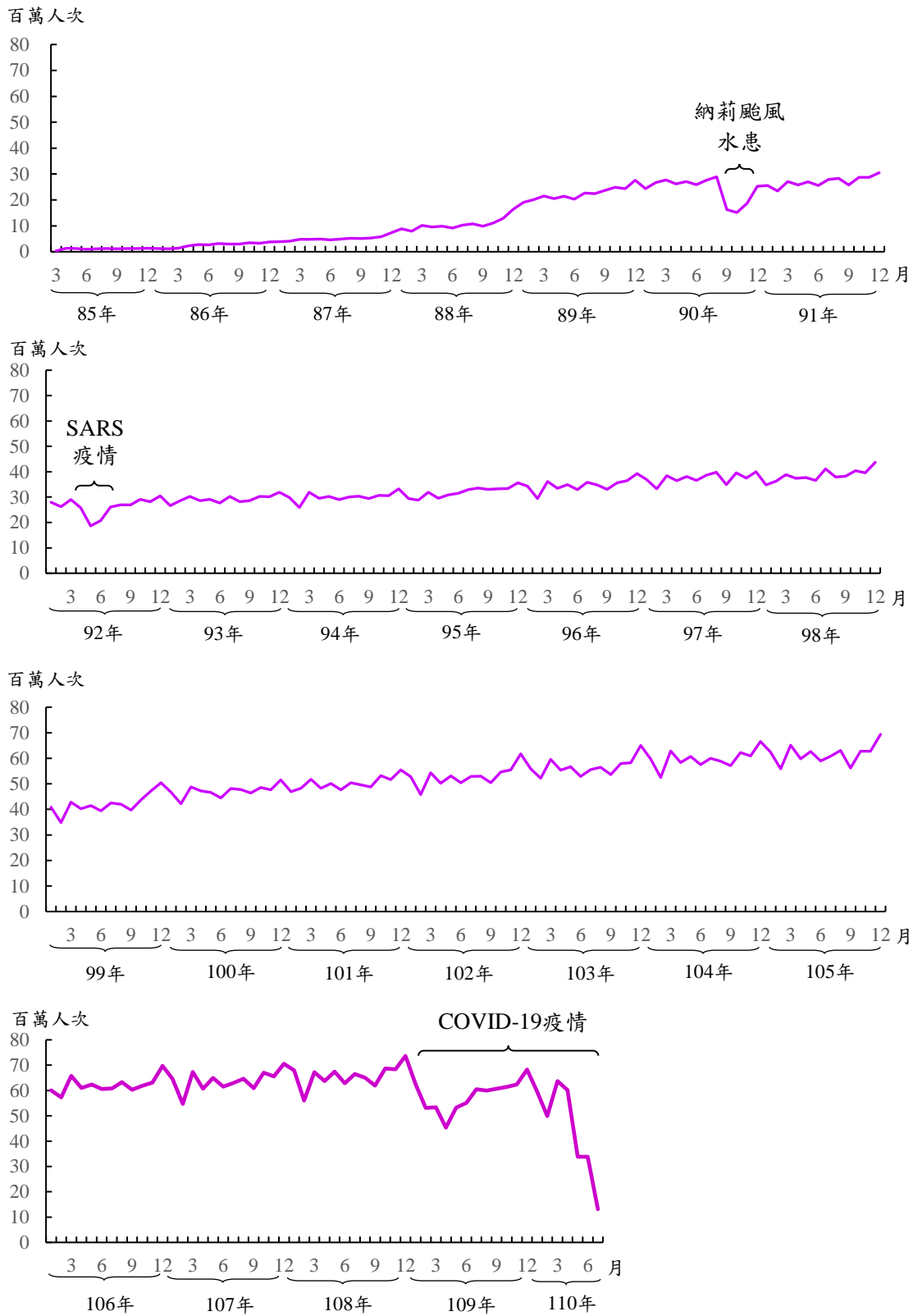
自民國 85 年 3 月 28 日第一條捷運路線開始通車營運至今，臺北捷運通車已屆滿 25 週年。營運之初僅一條中運量木柵線，路線長度 10.5 公里，設 12 個捷運站，每月客運人次約 1 百萬人次。隨著捷運路網的擴展，至 110 年 7 月底止計有 6 條通車路線，路線總長度 152.3 公里，設 131 個捷運站，每月最高客運人次超過 6 千萬人次。

臺北捷運客運量看似平順的增長過程中，其實曾 3 度因外在因素而銳減。第一次發生在民國 90 年 9 月 17 日上午，納莉颱風帶來超大雨量，洪水湧入捷運車站和軌道月臺造成捷運全線停駛，雖然次日以高架型車站為主的木柵線即恢復通車，但以地下型車站為主的高運量路線均災情慘重。所幸在全力搶修下，90 年 12 月 15 日全線恢復通車，歷時 3 個月的水患災情宣告結束。(詳圖 1)

2 年後，突然爆發的傳染病疫情再次重擊捷運運量。民國 92 年 3 月 14 日臺灣出現首例嚴重急性呼吸道症候群(Severe Acute Respiratory Syndrome, 以下簡稱 SARS)的非典型肺炎患者，一個多月後疫情進入高峰期，許多民眾因害怕在車廂內近距離接觸受到感染而不敢搭乘大眾運輸工具，臺北捷運運量大幅下滑。所幸在政府一連串防疫措施下疫情很快受到控制，同年 7 月 5 日世界衛生組織宣布臺灣從 SARS 感染區除名，歷時近 4 個月的疫情走入歷史。(詳圖 1)

之後整整 16 年，風調雨順，國泰民安，捷運路線陸續完工通車。然而在民國 109 年 1 月下旬第 6 條捷運路線環狀線試營運期間，臺灣再度爆發流行病疫情，這次疫情對捷運運量的影響程度和時間長度遠甚於 SARS。以下將針對這波疫情對捷運運量之影響做一概略的分析。(詳圖 1)

圖 1 臺北捷運歷年各月客運人次



資料來源：臺北大眾捷運股份有限公司。

說明：臺北捷運自 85 年 3 月 28 日開始通車營運，故 85 年 3 月資料僅含 3 月 28 日至 31 日客運人次。

貳、疫情概述

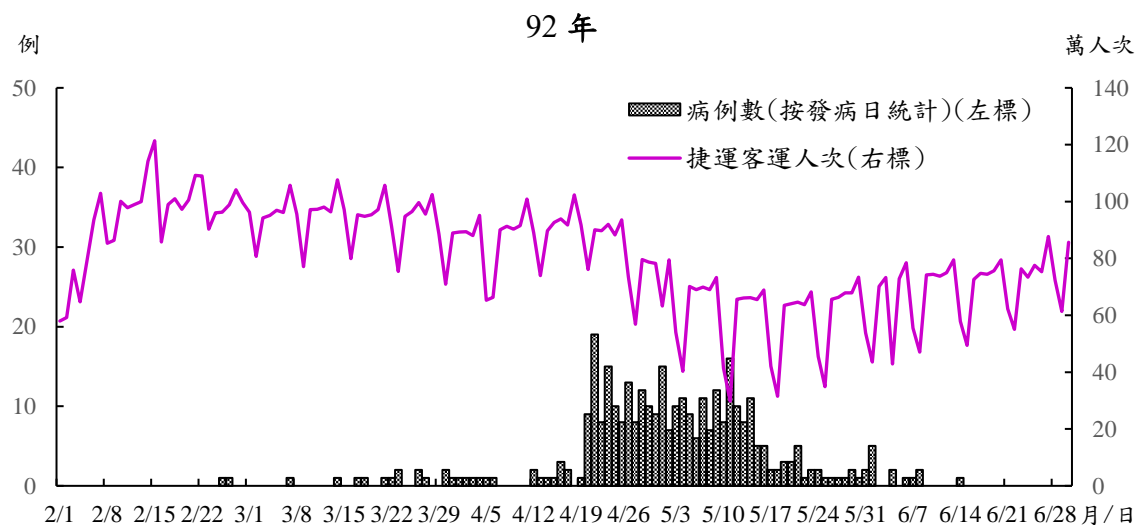
人類生活在一個充滿細菌和病毒的世界。雖然醫學不斷地進步，但細菌和病毒也會不斷地演化，接受新興疾病的挑戰成為每一代人必須面對的課題。

一、SARS 疫情回顧

SARS 是 21 世紀第一個嚴重新興傳染病，由 SARS 冠狀病毒所引發。根據世界衛生組織(World Health Organization，以下簡稱 WHO)的資料，SARS 最早於民國 91 年 11 月中旬由中國廣東省爆發，隔年 3 月開始擴散到鄰近的香港、臺灣、新加坡及越南等地。疫情初期，人們對此疾病之致病原、傳染方式及治療方法均一無所知，以致人心惶惶。

民國 92 年 3 月 14 日臺灣出現第一例 SARS 疑似病例，政府立即啟動一連串防疫措施防止疫情擴散，然而 4 月下旬臺北市立和平醫院依然爆發嚴重院內感染導致封院，疫情邁入高峰期。所幸在政府和民間團結一心抗 SARS 的努力下，疫情於 5 月下旬開始大幅趨緩。同年 7 月 5 日 WHO 宣布臺灣從 SARS 感染區除名。

圖 2 SARS 病例數及疫情期間捷運客運人次



資料來源：衛生福利部疾病管制署及臺北大眾捷運股份有限公司。

SARS 疫情在臺灣只持續短短 4 個月，總確定病例數 346 例，其中 37 例直接死因為 SARS。臺北市為重災區，確定病例數 157 例，死亡 20 例，各占總數的 45.38%及 54.05%。許多民眾因擔心遭受傳染而不敢搭乘大眾運輸工具，臺北捷運客運量亦遭受衝擊。

疫情初期，臺北捷運客運量每日客運人次減少不到一成。進入高峰期後，平日客運量約減少三成，假日更超過五成。疫情趨緩後，客運量才逐漸回升。(詳圖 2)

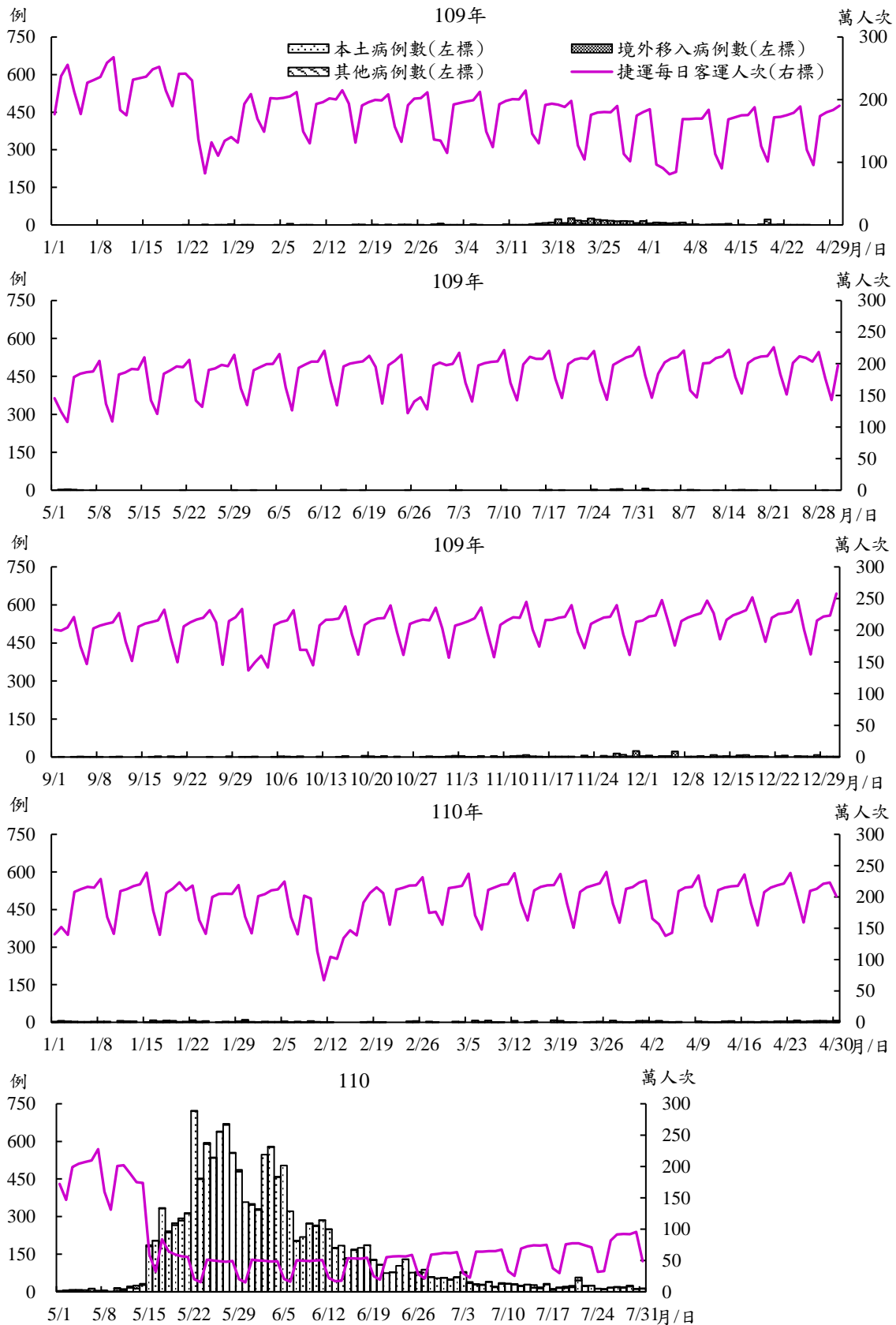
二、嚴重特殊傳染性肺炎疫情概述

嚴重特殊傳染性肺炎 (Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus 2)於民國 108 年底於中國湖北省武漢市爆發，其致病原為一種新型冠狀病毒，因此又稱武漢肺炎或新冠肺炎。109 年 2 月 11 日 WHO 正式將此新興疾病命名為 COVID-19(以下簡稱 COVID-19)。

COVID-19 疫情爆發初期，由於各國疏於防範，以致在短時間內即造成全球大流行。臺灣記取 16 年前 SARS 疫情造成的慘痛經驗，對新興疾病高度警覺，自第一例 COVID-19 病例開始至民國 110 年 4 月底止，臺灣的疫情一直獲得良好控制，確診病例以境外移入病例為主，占 9 成 2。相對其他國家，臺灣疫情較輕微。(詳圖 3)

然而臺灣的疫情在民國 110 年 5 月初出現重大轉折，桃園機場諾富特飯店爆發群聚感染，之後宜蘭縣羅東鎮、新北市蘆洲區、臺北市萬華區接續出現群聚感染事件，疫情迅速蔓延至全國各縣市，本土病例遽增，由每日僅個位病例數暴增至數百病例數。5 月 11 日全國進入疫情第二級警戒，5 月 15 日臺北市和新北市進入第三級警戒，5 月 19 日全國升級至第三級警戒。所幸在政府機關採取精準快速疫調、匡列、大量篩檢及軟封城等措施，與民眾高度自律配合防疫的努力下，疫情於 2 個多月後獲得控制，7 月 23 日全國降為第二級警戒。(詳圖 3 及表 1)

圖 3 COVID-19 病例數及疫情期間捷運客運人次



資料來源：衛生福利部疾病管制署及臺北大眾捷運股份有限公司。
 說明：病例數係依個案研判日統計，即個案經實際研判為確定病例的日期。

截至民國 110 年 7 月 31 日止，我國 COVID-19 總確診病例數 15,686 例，其中本土病例 14,363 例，占 91.57%。總確診病例中，787 例死亡。(詳表 1)

表 1 SARS 疫情與 COVID-19 疫情比較

項目別		SARS 疫情	COVID-19 疫情
致病原		冠狀病毒	冠狀病毒
發源地		中國廣東省順德市	中國湖北省武漢市
第一例出現日期	全球	91 年 11 月 16 日(發病日)	108 年 12 月 31 日 (通報 WHO 日期)
	臺灣	92 年 2 月 25 日(發病日)	109 年 1 月 21 日(確診日)
最後一例出現日期	全球	92 年 7 月 13 日(發病日)	- (疫情尚未結束)
	臺灣	92 年 6 月 15 日(發病日)	- (疫情尚未結束)
總確診病例數	全球	8,096 例	197,874,812 例 (統計至 110 年 7 月 31 日)
	臺灣	346 例	15,686 例 (統計至 110 年 7 月 31 日)
死亡病例數	全球	774 例	4,220,675 例 (統計至 110 年 7 月 31 日)
	臺灣	37 例	787 例 (統計至 110 年 7 月 31 日)
影響範圍		全球 27 個國家有疫情，其中中國(含香港、澳門)確診病例數為 7,083 例，占全球確診病例數的 87.49%。	全球無疫情者僅 7 個國家，甚餘約 200 個國家均有疫情。確診病例數最多的前 3 個國家依序為美國(3,498 萬例)、印度(3,166 萬例)及巴西(1,992 萬例)。 (統計至 110 年 7 月 31 日)

資料來源：WHO、衛生福利部疾病管制署、COVID-19 全球即時疫情地圖及維基百科。

參、疫情對捷運運量之衝擊分析

民國 109 年 1 月 19 日臺北捷運路網第 6 條路線-環狀線(第一階段)開始試營運，同月 31 日正式通車營運，原本預期捷運客運人次將因此再創新高，然而 1 月下旬爆發的 COVID-19 疫情使得捷運運量不增反減，反寫下近年來的新低紀錄。

以下將就民國 108 年 5 至 7 月(疫情發生前)、109 年 5 至 7 月(疫情穩定期)及 110 年 5 至 7 月(疫情嚴峻期)等 3 個時期，比較其客運量的變化情形以了解 COVID-19 疫情對臺北捷運客運量衝擊之各面向。

一、總運量之衝擊分析

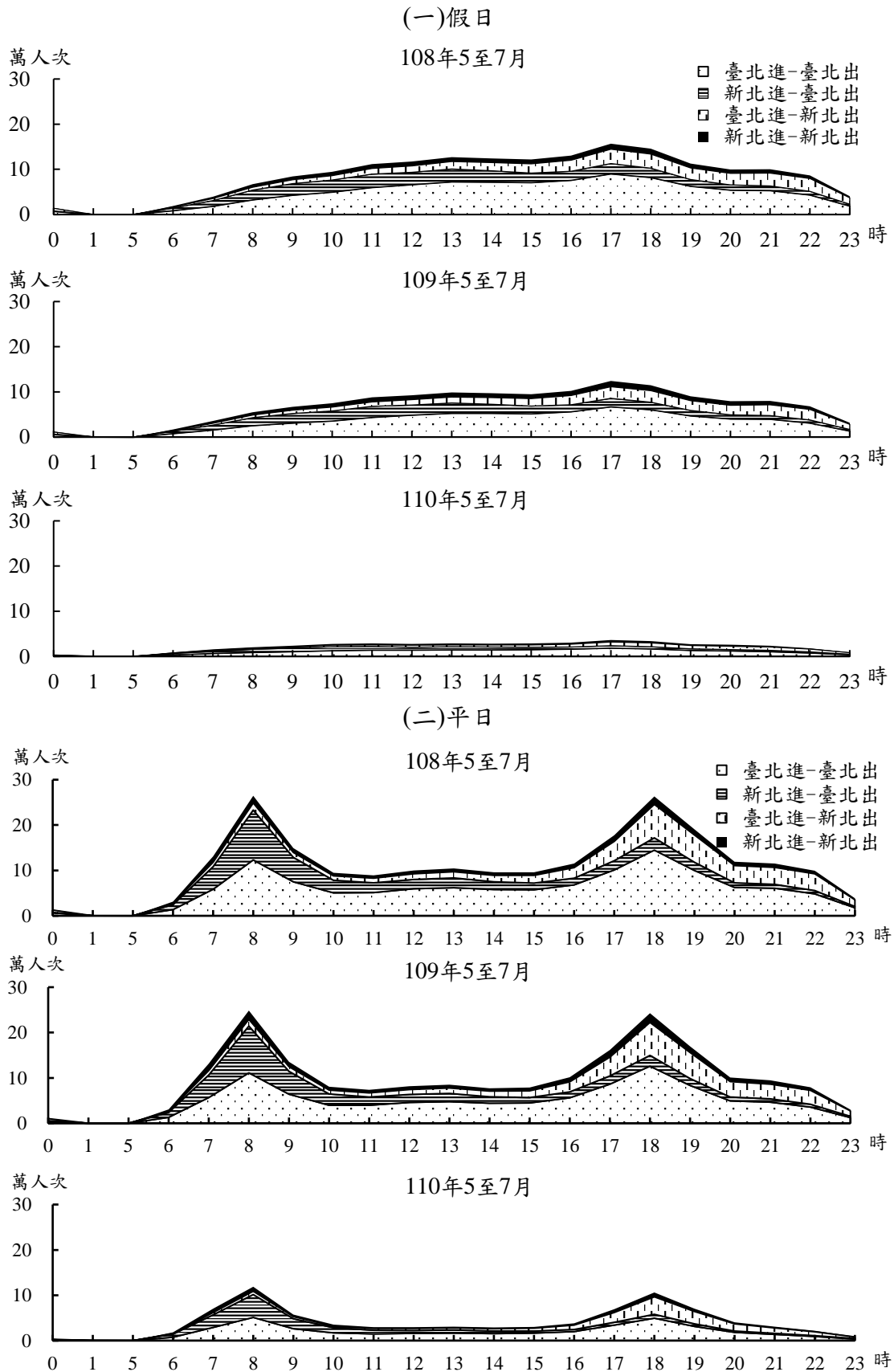
(一)110 年 5 至 7 月疫情嚴峻期間假日運量較疫情發生前 108 年同期減少 7 成 5，平日減少 6 成 3。

捷運客運量在平日和假日會因乘客不同的活動型態而有顯著差異，故將分別觀察假日和平日捷運客運量的變化。與疫情發生前的民國 108 年 5 至 7 月比較，109 年 5 至 7 月及 110 年 5 至 7 月假日每日捷運客運量各減少 2 成及 7 成 5，各時段減少比例差距不大，平日每日捷運客運量則分別減少 1 成 2 及 6 成 3，非通勤尖峰時段減少幅度較通勤尖峰時段多 10 個百分點左右。(詳圖 4、表 2 及表 3)

(二)110 年 5 至 7 月疫情嚴峻期間跨市進出站的捷運客運量減少幅度小於在臺北市進出站的捷運客運量。

若按進出站所在的地區觀察，與民國 108 年 5 至 7 月比較，不論平日或假日，109 年 5 至 7 月及 110 年 5 至 7 月跨市進出站的捷運客運量減少幅度均小於在臺北市進出站的捷運客運量，在新北市進出站的捷運客運量減少幅度最低，其中 109 年 5 至 7 月客運量甚至比 108 年 5 至 7 月增加，增加的客運量應來自從 109 年 1 月 19 日開始試營運並於同月 31 日正式營運通車的環狀線(第一階段)。因為 COVID-19 疫情與捷運環狀線(第一階段)通車營運幾乎同時發生，疫情對捷運客運量的衝擊有部分因通車增加的客運量而抵銷掉，然而實際抵銷量缺乏長期數據，亦只能約略估計。(詳表 2 及表 3)

圖 4 近三年 5 至 7 月臺北捷運客運人次



資料來源：本研究自行整理。

表 2 近三年 5 至 7 月假日臺北捷運每日客運人次

項目別		108 年 5 至 7 月 客運人次 (1) (人次)	109 年 5 至 7 月 客運人次 (2) (人次)	110 年 5 至 7 月 客運人次 (3) (人次)	(2)較(1) 減少 比率 (%)	(3)較(1) 減少 比率 (%)
總 計		1,794,990	1,422,360	445,910	-20.76	-75.16
按進 出站 地區 分	臺北市進-臺北市出	981,121	724,920	216,148	-26.11	-77.97
	新北市進-臺北市出	335,280	274,534	88,917	-18.12	-73.48
	臺北市進-新北市出	329,661	270,213	88,350	-18.03	-73.20
	新北市進-新北市出	148,928	152,693	52,495	2.53	-64.75
按進 站 時 段 分	0 時	14,761	12,089	3,480	-18.10	-76.42
	1 時	315	287	88	-8.89	-72.06
	5 時	26	28	16	7.69	-38.46
	6 時	18,746	16,856	8,889	-10.08	-52.58
	7 時	39,652	35,344	15,534	-10.86	-60.82
	8 時	66,983	55,000	20,267	-17.89	-69.74
	9 時	84,414	66,912	23,616	-20.73	-72.02
	10 時	94,637	74,731	27,688	-21.03	-70.74
	11 時	111,774	87,726	28,754	-21.51	-74.27
	12 時	117,403	92,375	27,631	-21.32	-76.46
	13 時	126,893	98,605	28,635	-22.29	-77.43
	14 時	124,348	97,072	28,459	-21.94	-77.11
	15 時	121,912	94,705	28,577	-22.32	-76.56
	16 時	130,588	102,428	30,531	-21.56	-76.62
	17 時	156,779	124,245	36,267	-20.75	-76.87
	18 時	145,596	114,550	33,729	-21.32	-76.83
	19 時	112,916	90,283	27,201	-20.04	-75.91
	20 時	99,819	79,466	25,719	-20.39	-74.23
	21 時	100,216	79,951	23,722	-20.22	-76.33
22 時	86,737	68,219	18,002	-21.35	-79.25	
23 時	40,480	31,488	9,105	-22.21	-77.51	

資料來源：本研究自行整理。

說 明：「0 時」為 0 至 1 時進站人次，「1 時」為 1 至 2 時進站人次，依此類推；
另 2 時至 4 時無進站人次。

表 3 近三年 5 至 7 月平日臺北捷運每日客運人次

項目別		108 年 5 至 7 月 客運人次 (1) (人次)	109 年 5 至 7 月 客運人次 (2) (人次)	110 年 5 至 7 月 客運人次 (3) (人次)	(2)較(1) 減少 比率 (%)	(3)較(1) 減少 比率 (%)
總 計		2,289,021	2,014,243	839,603	-12.00	-63.32
按進 出站 地區 分	臺北市進-臺北市出	1,218,705	1,007,416	391,700	-17.34	-67.86
	新北市進-臺北市出	456,316	415,796	183,737	-8.88	-59.73
	臺北市進-新北市出	450,253	410,283	182,727	-8.88	-59.42
	新北市進-新北市出	163,747	180,748	81,439	10.38	-50.27
按進 站 時 段 分	0 時	13,567	10,920	3,398	-19.51	-74.95
	1 時	318	281	104	-11.64	-67.30
	5 時	26	29	21	-11.54	-19.23
	6 時	31,030	30,393	18,121	-2.05	-41.60
	7 時	131,320	131,568	70,536	0.19	-46.29
	8 時	264,599	248,476	118,774	-6.09	-55.11
	9 時	149,098	135,349	57,557	-9.22	-61.40
	10 時	94,763	80,291	35,338	-15.27	-62.71
	11 時	89,302	73,579	29,611	-17.61	-66.84
	12 時	99,936	81,731	29,732	-18.22	-70.25
	13 時	104,586	85,292	30,920	-18.45	-70.44
	14 時	95,745	77,333	28,969	-19.23	-69.74
	15 時	95,659	78,780	30,200	-17.64	-68.43
	16 時	115,441	101,239	38,078	-12.30	-67.02
	17 時	177,780	161,375	69,351	-9.23	-60.99
	18 時	262,929	242,639	106,271	-7.72	-59.58
	19 時	190,668	169,766	70,614	-10.96	-62.96
	20 時	119,307	101,164	40,642	-15.21	-65.93
	21 時	115,361	94,672	30,741	-17.93	-73.35
22 時	99,138	79,193	21,451	-20.12	-78.36	
23 時	38,449	30,171	9,175	-21.53	-76.14	

資料來源：本研究自行整理。

說 明：「0 時」為 0 至 1 時進站人次，「1 時」為 1 至 2 時進站人次，依此類推；
另 2 時至 4 時無進站人次。

二、各捷運站進出站人次之衝擊分析

(一)110年5至7月每日客運人次較108年同期減少比率最多的前十大捷運站，不論平假日，多為重要交通樞紐或周邊有著名觀光景點的捷運站。

臺北捷運各捷運站進出人次受疫情影響程度不一。依減少比率觀察，民國110年5至7月每日客運人次較108年同期減少比率最多的前十大捷運站，不論平、假日，多為重要交通樞紐或周邊有著名觀光景點的捷運站，前者如松山機場、台北車站等，後者如動物園、台北101/世貿、中正紀念堂、西門等，假日減少幅度達8成以上，平日則介於7至8成之間。(詳表4及表5)

(二)110年5至7月每日客運人次較108年同期減少人次最多的前十大捷運站，假日多為重要交通樞紐或周邊有著名觀光景點的捷運站，平日則多為轉運站或周邊有學校機關公司行號的捷運站。

若依減少人次觀察，民國110年5至7月每日客運人次較108年同期減少人次最多的前十大捷運站，假日亦多為重要交通樞紐或周邊有著名觀光景點的捷運站，前者如松山機場、台北車站等，後者如動物園、西門、台北101/世貿、劍潭等，減少人次介於2.4萬至14萬人次之間；平日則為多轉運站或周邊有學校機關公司行號的捷運站，前者如台北車站、西門、忠孝復興、中山等，後者如市政府、忠孝敦化等，減少人次介於2.5萬至11.5萬人次之間。(詳表4及表5)

表 4 假日每日捷運客運量減少最多之前十大車站

減少 比率 排名	進 站				出 站			
	捷運 站名	108 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (1) (人次)	110 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (2) (人次)	(2)較(1) 減少 比率 (%)	捷運 站名	108 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (1) (人次)	110 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (2) (人次)	(2)較(1) 減少 比率 (%)
1	動物園	8,551	1,144	-86.62	動物園	8,991	1,172	-86.96
2	台北101/世貿	32,885	4,995	-84.81	台北 101/世貿	34,185	5,145	-84.95
3	中正紀念堂	25,568	4,075	-84.06	中正紀念堂	25,632	4,203	-83.60
4	西門	79,169	13,572	-82.86	西門	80,657	13,625	-83.11
5	台北車站	170,935	30,496	-82.16	台北車站	167,132	28,817	-82.76
6	松山機場	5,251	946	-81.98	松山機場	4,891	867	-82.27
7	劍潭	32,125	5,936	-81.52	劍潭	31,368	5,889	-81.23
8	龍山寺	29,472	5,808	-80.29	龍山寺	28,102	5,478	-80.51
9	北門	11,380	2,266	-80.09	台大醫院	14,702	2,868	-80.49
10	新北投	5,888	1,188	-79.82	國父紀念館	20,311	4,074	-79.94

減少 人次 排名	進 站				出 站			
	捷運 站名	108 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (1) (人次)	110 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (2) (人次)	(2)較(1) 減少 人次 (%)	捷運 站名	108 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (1) (人次)	110 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (2) (人次)	(2)較(1) 減少 人次 (%)
1	台北車站	170,935	30,496	-140,439	台北車站	167,132	28,817	-138,315
2	西門	79,169	13,572	-65,597	西門	80,657	13,625	-67,032
3	市政府	53,954	13,355	-40,599	市政府	54,100	13,611	-40,489
4	忠孝復興	45,746	11,760	-33,986	忠孝復興	45,602	11,840	-33,762
5	中山	41,830	10,690	-31,140	中山	43,370	10,894	-32,476
6	板橋	39,314	8,319	-30,995	板橋	40,579	8,793	-31,786
7	淡水	39,857	9,325	-30,532	淡水	37,908	8,618	-29,290
8	台北 101/世貿	32,885	4,995	-27,890	台北 101/世貿	34,185	5,145	-29,040
9	劍潭	32,125	5,936	-26,189	劍潭	31,368	5,889	-25,479
10	忠孝新生	30,768	7,024	-23,744	忠孝敦化	31,164	7,031	-24,133

資料來源：本研究自行整理。

說 明：環狀線(第一階段)11 個捷運站因無 108 年資料未列入排名。

表 5 平日每日捷運客運量減少最多之前十大車站

減少 比率 排名	進 站				出 站			
	捷運 站名	108 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (1) (人次)	110 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (2) (人次)	(2)較(1) 減少 比率 (%)	捷運 站名	108 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (1) (人次)	110 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (2) (人次)	(2)較(1) 減少 比率 (%)
1	動物園	6,835	1,415	-79.30	動物園	6,797	1,324	-80.52
2	西門	74,653	18,878	-74.71	西門	74,705	18,552	-75.17
3	松山機場	6,578	1,668	-74.64	台北車站	155,834	40,590	-73.95
4	台北車站	155,938	40,726	-73.88	松山機場	6,343	1,653	-73.94
5	台北101/世貿	34,324	9,267	-73.00	台北101/世貿	34,847	9,310	-73.28
6	新北投	5,609	1,516	-72.97	龍山寺	30,120	8,061	-73.24
7	劍潭	33,372	9,144	-72.60	劍潭	31,951	8,876	-72.22
8	龍山寺	31,479	8,635	-72.57	新北投	5,237	1,487	-71.61
9	公館	30,247	9,034	-70.13	公館	29,233	8,689	-70.28
10	中正紀念堂	30,600	9,717	-68.25	國父紀念館	25,127	7,883	-68.63

減少 人次 排名	進 站				出 站			
	捷運 站名	108 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (1) (人次)	110 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (2) (人次)	(2)較(1) 減少 人次 (%)	捷運 站名	108 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (1) (人次)	110 年 5 至 7 月 每日客 運人次 (2) (人次)	(2)較(1) 減少 人次 (%)
1	台北車站	155,938	40,726	-115,212	台北車站	155,834	40,590	-115,244
2	西門	74,653	18,878	-55,775	西門	74,705	18,552	-56,153
3	市政府	64,940	21,933	-43,007	市政府	67,265	23,090	-44,175
4	忠孝復興	48,987	15,787	-33,200	忠孝復興	48,870	15,850	-33,020
5	新埔	44,675	16,515	-28,160	板橋	45,513	15,079	-30,434
6	中山	42,958	14,800	-28,158	中山	43,985	14,800	-29,185
7	板橋	41,351	13,476	-27,875	南京復興	46,404	17,899	-28,505
8	南京復興	43,794	17,049	-26,745	松江南京	44,440	17,038	-27,402
9	松江南京	42,750	16,602	-26,148	忠孝敦化	39,117	12,331	-26,786
10	忠孝敦化	37,565	12,123	-25,442	新埔	43,010	16,354	-26,656

資料來源：本研究自行整理。

說 明：環狀線(第一階段)11 個捷運站因無 108 年資料未列入排名。

(三)因疫情許多國間實施邊境管制，以兩岸及日本航班為主松山機場，其捷運站於疫情嚴峻 110 年 5 至 7 月間假日運量較 108 年同期減 8 成 2，其他著名觀光景點捷運站如臺北 101/世貿站、西門站等減幅皆達 8 成以上。

各捷運站均因 COVID-19 疫情影響而客運量大減。臺北市最重要的交通樞紐台北車站平日每日減少人次達 11 萬人次以上，假日更高達 14 萬人次，由人潮熙來攘往變成稀稀落落，變化最劇。此外，疫情導致許多國家均實施嚴格的邊境管制，跨國旅遊人次因而大幅減少，觀光業災情慘重，來臺北市旅遊的外國觀光客亦顯著減少。以兩岸和日本航班為主的松山機場首當其衝，民國 110 年 5 至 7 月平日進出松山機場站的客運人次較疫情發生前減少 7 成 5 左右，假日更高達 8 成 2。外國觀光客來臺北市必遊的景點如台北 101、西門町及士林觀光夜市等地，旅客人潮劇減，連帶影響附近的台北 101/世貿、西門及劍潭等捷運站進出人次。不論平、假日，此三站客運量減少比率和人次都名列全部 108 個捷運站的前十名以內。(詳表 4 及表 5)

肆、結語

臺北捷運通車已滿 25 週年，不僅成為臺北都會區大眾運輸系統中不可或缺的一環，也與都會區居民的生活緊密結合，然而自民國 109 年 1 月開始的 COVID-19 疫情使民眾生活模式產生許多改變，連帶衝擊臺北捷運客運量及營業收入。

研究發現臺北捷運客運量隨著疫情的嚴重程度而作調節變動，疫情嚴峻期間，捷運客運量減少幅度大，疫情回穩，則捷運客運量亦回升。假日捷運客運量減少幅度大於平日，平日非通勤尖峰時段減少幅度又大於通勤尖峰時段。

COVID-19 疫情雖重創臺北捷運客運量，然而臺北捷運的便捷舒適是其優勢，縱觀歷年影響捷運客運量的事件，事件結束後客運量總

是快速回復，此次 COVID-19 疫情應無例外，臺北捷運客運量可望於解疫後再創新高。

伍、參考資料

- 1.衛生福利部疾病管制署(2004)，抗 SARS 關鍵紀錄。
- 2.衛生福利部疾病管制署(2013)，「嚴重急性呼吸道症候群 SARS」簡報。
- 3.衛生福利部疾病管制署，資料開放平臺，地區年齡性別統計表-嚴重特殊傳染性肺炎-依個案研判日統計。
- 4.World Health Organization，https://www.who.int/health-topics/severe-acute-respiratory-syndrome#tab=tab_1。
- 5.COVID-19 全球即時疫情地圖，<https://covid-19.nchc.org.tw/>。
- 6.維基百科，嚴重特殊傳染性肺炎全球各地疫情，<https://zh.wikipedia.org/wiki/>。
- 7.臺北捷運大眾股份有限公司，臺北捷運客運概況按月別時間數列統計資料。
- 8.臺北捷運大眾股份有限公司，臺北捷運每日分時各站 OD 流量統計資料。