

大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法部分 條文修正總說明

大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法(以下簡稱本辦法)，係依大眾捷運法第三十四條授權訂定，並於七十八年十二月十五日發布。依據大眾捷運法第三十九條規定，大眾捷運系統營運機構遇有行車上之重大事故，應立即通知地方及中央管機關，對應至本辦法第十三條之重大事故類型僅有列車衝撞、列車傾覆、停止運轉一小時以上、人員死亡及其他經中央主管機關規定者等五種類型，考量大眾捷運系統亦屬鐵道運輸之一部分，大眾捷運法與鐵路法之法規架構互為參照，且鐵路法之子法鐵路行車規則於一百零一年修正行車事故種類和定義，復於一百零三年修正鐵路法，故為調和各法規所定行車事故之類型差異，使其一致可供遵循，經參酌鐵路行車規則第一百二十二條至第一百二十二條之八，就行車事故之類型與定義及其通報作業方式，已有明確之規定，復就其立法精神及意旨，依行車事故所致傷亡人數、財產損失及影響正線運轉結果，爰將大眾捷運系統發生之行車事故類型予以分級與定義。又為使監理機關得瞭解事故發生情形及營運機構之後續改善措施，並期提升行車安全環境，爰併提出強化大眾捷運系統營運機構事故報告機制之修正。

又橋梁係運輸系統之重要關鍵設施，其維護管理良莠影響國人通行安全至鉅，與民生需求及經濟發展亦密不可分，鑑於橋梁維護管理作業係中央各部會及各地方政府需共同面對之重要工作，爰依行政院訂定橋梁維護管理作業要點，增訂中央主管機關對地方所轄橋梁檢測、維修情形之備查與評鑑機制。另依行政程序法第十五條第一項規定，行政機關得依法規將其權限之一部分，委任所屬下級機關執行之，考量未來業務分工及專業需要，爰規定得委任交通部鐵道局辦理本辦法之法規依據。

綜上，擬具本辦法部分條文修正條文，共計修正一條、新增六條，其修正要點如下：

- 一、參照鐵路法及鐵路行車規則，整合鐵路及捷運系統就事故類型之定義，爰將行車事故區分為重大行車事故、一般行車事故及行車異常事件等類型。(修正條文第十三條)
- 二、大眾捷運系統有關重大行車事故之定義與範圍。(修正條文第十三

條之一)

- 三、大眾捷運系統有關一般行車事故之定義與範圍。(修正條文第十三條之二)
- 四、大眾捷運系統有關行車異常事件之定義與範圍。(修正條文第十三條之三)
- 五、就各類行車事故或異常事件之彙報機制予以規範。(修正條文第十三條之四)
- 六、中央主管機關對地方所轄橋梁檢測、維修情形之備查與評鑑機制。(修正條文第十七條之一)
- 七、本辦法所定中央主管機關辦理之事項，得委任交通部鐵道局執行之。(修正條文第十八條之一)

大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法部分 條文修正對照表

| 修正條文 | 現行條文 | 說明 |
|---|---|---|
| <p>第十三條 大眾捷運系統發生<u>之行車事故，依其所致傷亡人數、財產損失及影響正線運轉結果，分為重大行車事故、一般行車事故及行車異常事件。</u></p> | <p>第十三條 大眾捷運系統發生<u>左列行車上或非行車上之重大事故時，除需採取緊急救難措施，迅速恢復通車外，應立即通知地方及中央主管機關，並隨時將經過及處理情形報請查核，事後並應填具事故報告表報請地方主管機關備查。</u></p> <p><u>一、列車衝撞。</u></p> <p><u>二、列車傾覆。</u></p> <p><u>三、停止運轉一小時以上。</u></p> <p><u>四、人員死亡。</u></p> <p><u>五、其他經中央主管機關規定者。</u></p> <p><u>前項以外之一般行車事故發生時，應按月填具事故月報表，於次月十五日前報告之。</u></p> | <p>一、基於我國大眾捷運系統仍屬鐵道運輸系統之一環，爰參酌鐵路行車規則第一百二十二條、第一百二十二條之一至第一百二十二條之八，對於行車事故定義與處理之規定，研擬本修正條文內容。</p> <p>二、參考日本、英國等鐵路系統法令規定，行車事故主要以導致生命財產等實質損失或嚴重影響正線運轉者認列之，異常事件係以恐造成前述結果之虞者認列之。</p> <p>三、為使大眾捷運系統營運機構得就行車事故種類務實統計，依其所致傷亡人數、財產損失及影響正線運轉結果，依大眾捷運法第三十九條規定，並參考鐵路法及鐵路行車規則就行車事故之分類及定義，分為重大行車事故、一般行車事故及異常事件等類型。</p> <p>四、有關現行條文第一項所定大眾捷運營運機構有發生行車事故者之彙報機制改列於修</p> |

| | | |
|---|--|---|
| | | <p>正條文第十三條之四。</p> <p>五、有關現行條文第一項第一款至第五款所定義之重大行車事故之類型，改列於修正條文第十三條之一。</p> <p>六、有關現行條文第二項涉及事故月報表之提報部分，改列於修正條文第十三條之四。</p> <p>七、有關行車事故事件種類認定原則：一、按行車肇事結果之嚴重程度，依序按重大行車事故，一般行車事故及異常事件之定義予以歸類。二、同一事故事件可能同屬多項種類，依款次順序在前者，予以歸類。</p> |
| <p>第十三條之一 前條所稱重大行車事故，指營運時段發生下列情事：</p> <p>一、正線衝撞事故：於正線發生列車互相、車輛互相、或列車與車輛互相間之衝撞或撞觸。</p> <p>二、正線出軌事故：於正線發生列車或車輛傾覆或脫離軌道。</p> <p>三、正線火災事故：列車或車輛於正線發生火災。</p> <p>四、其他經中央主管機關規定者。</p> | | <p>一、本條新增。</p> <p>二、鑑於鐵路機構過去行車事故案例，發生於非營運(維修)時間帶進行維修作業時，發生工程車出軌或碰撞之情事，雖造成部分人員受傷，惟均屬維修作業人員，不涉旅客大眾安全，對影響正線運轉程度較低。另查日本對於營運時段外屬第一項第一款至第三款之情事，均歸類為「事件」，而非「事故」，亦以營運與否區分其事故嚴重程</p> |

| | | |
|---|--|---|
| <p>前項第一款至第三款所稱正線，指列車提供旅客運送服務經常使用之路線。</p> <p>第一項第三款所稱火災，指因燃燒致生延燒而須即刻滅火之狀態。</p> | | <p>度。爰於本條第一項後段新增「營運時段發生」文字，其餘非屬營運時段之各項事故，均歸為一般行車事故。</p> <p>三、有關第一項所稱「營運時段」係指每日首班車發車起，至末班車收班止之時段。</p> <p>四、考量列車或車輛於正線或正線以外之區域，對行車運轉之影響程度不同，爰將列車提供旅客運送服務經常使用之路線或其他區域發生之事故予以分別歸類。</p> <p>五、有關列車或車輛衝撞、出軌、火災等狀況，於正線或其他區域均有可能發生，惟其影響程度不一，並考量列車於主要營運路線(正線)發生事故時，恐將造成大量人員傷亡及高額財產損失；復參考現行鐵路行車規則第一百二十二條之一所定之項目與定義，爰將前述三項事故類型納入重大事故予以統計。</p> <p>六、因事故發生導致列車出軌，尚不一定會發生傾覆之情形；反之，列車傾覆必然包含出軌之情形，爰將現行</p> |
|---|--|---|

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>條文第十三條第一項第二款之「傾覆」修正為「出軌」。</p> <p>七、第二項及第三項增加對「正線」、「火災」之名詞定義。</p> <p>八、基於大眾捷運系統仍屬我國鐵道運輸系統之一環，為使鐵道及捷運就「停止運轉一小時」之分類標準統一，爰將現行條文第十三條所列「停止運轉一小時以上」之事故，改列於修正條文第十三條之二之一般行車事故分類。</p> <p>九、有關「人員死亡」一項，因相關事故多為民眾未依規定侵入捷運路權範圍遭列車撞擊所致，且重大行車事故亦可能併同其他行車事故發生，如將人員死傷一節納入重大事故，恐無法有效統計及檢討同類型事故發生原因並採取改善與預防措施，爰參酌鐵路行車規則第一百二十二條之二所定之項目與定義，納入修正條文第十三條之二之一般行車事故。</p> <p>十、查依運輸事故調查法第二條第二項規定之重大運輸事故之範圍第二點有關「重大鐵</p> |
|--|--|---|

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>道事故」與本條所稱「重大行車事故」定義不一致，主要差異為運輸事故調查法規定之「重大鐵道事故」，係參考日本事故事件調查相關法令訂定，其將有造成行車事故之虞之事件者亦納入調查範圍。惟本修正條文第十三條之一、第十三條之二及第十三條之三所定之行車事故均已能對應重大鐵道事故調查範圍。</p> |
| <p>第十三條之二 第十三條所稱一般行車事故，指前條所定重大行車事故以外之下列情事：</p> <p>一、衝撞事故：發生列車互相、車輛互相、或列車與車輛互相間之衝撞或撞觸。</p> <p>二、出軌事故：發生列車或車輛傾覆或脫離軌道。</p> <p>三、火災事故：列車或車輛發生火災。</p> <p>四、列車與道路交通事故：列車或車輛於道路與車輛或行人發生衝撞或碰撞之事故。</p> <p>五、死傷事故：除前列各款外，因列車或車輛運轉或人員跳、墜車致發生死</p> | | <p>一、本條新增。</p> <p>二、本條參酌鐵路行車規則第一百二十二條之二予以定義。</p> <p>三、考量現行大眾捷運系統已無平交道之設置，然輕軌系統尚存與既有道路共用之處，仍可能發生相關交通事故，爰參酌鐵路行車規則第一百二十二條之二第一項第四款「平交道事故」之定義，就「列車與道路交通事故」予以定義。</p> <p>四、針對設備損害金額達新臺幣一百五十萬元以上之行車事故，參酌鐵路行車規則第一百二十二條之二第一項第六款規定予以定義，以資明確。</p> |

| | | |
|--|--|---|
| <p>亡或受傷。</p> <p>六、設備損害事故：除前列各款及因天然災變造成者外，因列車或車輛運轉造成設備或結構物損害達新臺幣一百五十萬元以上。</p> <p>七、運轉中斷事故：除前列各款及因天然災變造成者外，列車或車輛運轉中斷達一小時以上。</p> <p>前項第三款所稱火災，同前條第三項規定。</p> <p>第一項第七款所稱運轉中斷，指正線任一路段雙向列車均無法運轉之情事。</p> | | <p>五、基於大眾捷運系統仍屬我國鐵道系統之一部分，然囿於各捷運系統就運轉中斷之定義差異過大，爰就其分類基準與定義，參考現行鐵路行車規則第一百二十二條之二第一項第七款規定，予以統一。</p> <p>六、有關本條第一項第六款及第七款所定天然災變之種類，如本辦法第十三條之三第一項第十四款所列，包含強風、豪大雨、洪水、地震等其他自然異常現象，致影響列車正常運轉之情事。</p> |
| <p>第十三條之三 第十三條所稱行車異常事件，指列車或車輛運轉中遇有下列情事，未造成前二條所定行車事故者：</p> <p>一、列車或車輛分離：列車或車輛非因正常作業所致之分離。</p> <p>二、進入錯線：列車或車輛進入錯誤軌道，或於應停止運轉之工程或維修作業區間內運轉。</p> <p>三、冒進號誌：列車或車輛停於顯示險阻號誌之號誌機內方或通過未停。</p> <p>四、列車或車輛溜逸：</p> | | <p>一、本條新增。</p> <p>二、本條參酌鐵路行車規則第一百二十二條之三予以定義。</p> <p>三、有關「電力設備故障」部分，鑑於大眾捷運系統之電力系統與鐵路系統不同，爰依各直轄市政府訂定之大眾捷運系統行車安全規則就電力系統給予之名稱，定義第十款異常事件類型為「供電線路故障」。</p> <p>四、有關鐵路行車規則第一百二十二條之三第一項第十三款之「危險品洩漏」事件，因我國各捷運系統(含輕</p> |

| | | |
|--|--|---|
| <p>列車或車輛未經駕駛員或相關人員操作控制、或錯誤操作之移動。</p> <p>五、違反閉塞運轉：列車進入未辦理閉塞區間。</p> <p>六、違反號誌運轉：列車或車輛未依號誌指示運轉。</p> <p>七、號誌處理錯誤：人員錯誤操作號誌裝置或應操作而未操作。</p> <p>八、車輛故障：車輛之動力、傳動、行走、連結、集電設備、車門、煞車裝置及其聯動裝置、車體或其他裝置等發生故障、損壞或功能異常等影響運轉。</p> <p>九、路線障礙：土木結構物或軌道設備發生損壞、變形或功能異常致影響列車正常運轉。</p> <p>十、供電線路故障：饋電線、電車線、第三軌、迴路及相關支撐裝置等發生故障、損壞或功能異常致影響列車正常運轉。</p> <p>十一、運轉保安裝置故障：車輛自動控制裝置、聯鎖裝置、行車控制裝置、軌道</p> | | <p>軌)均以載客業務為主，尚未經營貨運部分，又乘車旅客隨身所攜物品，已納入營運機構旅客運送章則予以規範，風險亦較貨運業為低，爰未納入規範。</p> <p>五、有關鐵路行車規則第一百二十二條之三第一項第十六款之「列車取消」部分，考量現行大眾捷運系統概以班距表示，並依人潮環境狀況隨時調整，並未如鐵路之固定時刻，應變更需報請核准備查之規定，爰未納入規範。</p> <p>六、有關本條第八款至第十二款及第十四款所列異常事件，均採「影響車輛正常運轉」為認列條件，然考量各地捷運與輕軌系統，其營運環境尚有因地制宜之特性，爰為使前述各款異常事件之認列條件，可貼合不同大眾捷運系統營運特性，並留有未來精進之空間，可參酌現行鐵路機構之認定模式，由大眾捷運系統營運機構視其營運特性予以擬定，並報請地方主管機關核定後，據以辦理。</p> |
|--|--|---|

| | | |
|--|--|---|
| <p>防護裝置、轉轍裝置、列車偵測裝置、號誌顯示裝置、冒進防護裝置、災害偵測裝置及其附屬設備發生故障、損壞或功能異常致影響列車正常運轉。</p> <p>十二、外物入侵：人員或外物侵入捷運路權範圍、破壞捷運設備、擱置障礙物或其他行為，致影響列車或車輛正常運轉。</p> <p>十三、駕駛失能：駕駛人員於駕駛列車或車輛過程中，因身心健康因素，致無法安全駕駛或完成勤務。</p> <p>十四、天然災變：強風、豪大雨、洪水、地震等其他自然異常現象，致影響列車正常運轉。</p> <p>十五、其他事件：前列各款以外，經地方主管機關認定之事由。</p> | | <p>七、有關第十五款「其他事件：前列各款以外，經地方主管機關認定之事由」，係參照鐵路行車規則第一百二十二條之三訂定，並考量大眾捷運系統有因地制宜之特性，及大眾捷運(輕軌)系統之監理屬地方政府權責，爰增列本款。</p> |
| <p>第十三條之四 大眾捷運系統營運機構有重大行車事故發生時，除需採取緊急救難措施，迅速恢復通車外，並應依其所致傷亡人數、財產損失及影響正線運轉結果，隨時將經過及處理</p> | | <p>一、本條新增。</p> <p>二、依據大眾捷運法第三十九條規定，明定營運機構遇有重大事故之報請查核以及事故事件之彙報相關規定。</p> <p>三、有關營運機構遇有重</p> |

| | | |
|--|--|--|
| <p>情形向地方及中央主管機關彙報。</p> <p>大眾捷運系統營運機構有重大行車事故及一般行車事故發生者，應於行車事故發生之日起七日內或依地方主管機關指定日期，提報行車事故報告書；未能確認之事項如有正當理由者，應於完成確認後補正。</p> <p>大眾捷運系統營運機構有重大行車事故、一般行車事故及行車異常事件發生者，應按月填具行車事故事件月報表，於次月十五日前提報地方主管機關備查。</p> <p>有關行車事故報告書及行車事故事件月報表之內容、格式及填寫說明，由地方主管機關另行公告之。</p> | | <p>大事故之報請查核，分二階段辦理，第一項規定營運機構於重大事故發生當下應隨時向主管機關彙報相關資訊，俾主管機構掌握狀況及提供必要支援，爰該時尚無查核之時間及必要性。事後之報請查核則規定於第二項，營運機構應於七日內提報行車事故報告書，一般行車事故亦同，以符監理需求及實務。</p> <p>四、第三項明定行車事故報告書及行車事故事件月報表之提報單位，參考鐵路法第四十條、鐵路行車規則第一百二十二條之六，及國家運輸安全調查委員會重大鐵道事故調查作業處理規則第三條所定之通報單位，爰將提報單位設定為大眾捷運系統營運機構；提報對象為地方主管機關。</p> <p>五、有關現行條文第十三條第二項就一般行車事故之事故月報表提報期限，移列至本條予以規範，並將名稱參考鐵路行車規則，調整為「行車事故事件月報表」，一併增訂重大行車事故及行車</p> |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>異常事件，亦應比照辦理，按月提報行車事故事件月報表。</p> <p>六、依現行條文第十三條規定，大眾捷運系統營運機構發生重大行車事故時，應填具行車事故報告書報請地方主管機關備查；爰將上述主管機關設定為地方主管機關。</p> <p>七、考量大眾捷運系統營運環境具有因地制宜之特性，爰為貼合大眾捷運系統營運特性，行車事故報告書與行車事故事件月報表之內容、格式及填寫說明，由地方主管機關另行公告之。</p> |
| <p>第十七條之一 地方主管機關應於每年度終了後三個月內，將所轄大眾捷運系統橋梁之檢測及維修情形，報中央主管機關備查；中央主管機關應視需要定期辦理評鑑並訂定評鑑實施要點，載明評鑑對象、辦理方式、評鑑項目、計分方式、作業時程、相關書表等事項，公告後實施。</p> | | <p>一、<u>本條新增</u>。</p> <p>二、配合行政院「橋梁維護管理作業要點」第四點第二項之規定，增訂中央主管機關對地方所轄捷運橋梁檢測、維修情形之備查與評鑑機制，該評鑑作業之辦理、評鑑對象、評鑑項目、計分、作業時程與相關書表等事項，由中央主管機關訂定實施要點，公告後實施。</p> |

| | | |
|--|--|--|
| <p>第十八條之一 本辦法所定中央主管機關辦理之事項，得委任交通部鐵道局執行之。</p> | | <p>一、<u>本條新增</u>。 二、依行政程序法第十五條第一項規定行政機關得依法規將其權限之一部分，委任所屬下級機關執行之，考量未來業務分工及專業需要，爰於本條規定得委任交通部鐵道局辦理本辦法之法規依據。</p> |
|--|--|--|