鐵路行車規則修正條文總說明

鐵路行車規則（以下簡稱本規則）係依鐵路法第四十條第二項、第四十四條之一準用第四十條第二項、第五十六條之三第二項、第五十六條之五第四項及第六十四條準用第五十六條之三第二項、第五十六條之五第四項規定授權訂定，自五十年四月十四日訂定發布施行以來，迄今已歷經十次修正，最近一次修正施行為一百零六年十二月二十九日。

現行條文前於九十五年增訂高速鐵路編，係參照一般鐵路編及監理需求檢討訂定，嗣後歷經四次修正，均僅針對部分條文，並未通盤檢討一般鐵路編條文。考量一般鐵路編部分條文不合時宜，部分條文與高速鐵路編條文多有重複，爰予整合並依監理實務檢討相關條文，為鐵路一體適用。另鑑於一百零七年十月間發生臺鐵列車於新馬站內正線出軌事故造成重大傷亡，為強化鐵路行車安全及健全安全制度，據以持續加強鐵路監理之重要安全性要求，爰通盤檢討現行條文內容，擬具本規則修正條文。

現行條文分「總則」、「一般鐵路」、「高速鐵路」及「附則」等四編，為整併一般鐵路編及高速鐵路編條文，以利鐵路一體適用，茲將本規則體例由原「編、章、節」修正為「章、節」，修正後分為「總則」、「安全管理」、「行車人員」、「路線及車輛」、「運轉」、「行車事故及異常事件」與「附則」等七章，並重新依分章架構調整條文條次，並刪除現行條文屬鐵路機構內部規定或改由鐵路機構依其系統特性自行訂定作業方式等部分，增加賦予鐵路機構對於行車安全及運轉作業應有之責任。

本規則修正條文共七章計七十三條，其修正重點如下：

一、修正授權條文，本規則授權依據包括鐵路法第四十條第二項、第四十四條之一準用第四十條第二項、第五十六條之三第二項、第五十六條之五第四項及第六十四條準用第五十六條之三第二項、第五十六條之五第四項。（修正條文第一條）

二、有關本規則名詞定義，刪除鐵路法及其他子法已有定義者、配合條文刪除予以刪除、配合一般鐵路編及高速鐵路編整併予以統一

名詞及依實務酌修文字。（修正條文第二條）

三、隨著鐵道技術進步及營運環境複雜，鐵路機構之安全管理應以系統性管理方式，爰增訂安全管理相關規定，以加強對鐵路機構之安全管理要求事項，包括鐵路機構應依其系統之規模及特性，設置安全管理組織，實施安全管理，並建立安全管理系統等有關推動安全管理事項之規定。（修正條文第三條至第六條）

四、修正要求鐵路機構應對行車人員施予訓練、管理及考核，訂定值勤作業規定、辦理勤前酒精濃度檢測、行車人員值勤過程身體不適之處置及應訂定自主健康管理相關規定等。（修正條文第七條至第十條）

五、修正鐵路機構辦理路線相關巡視與檢查維護相關規定事項，含括每日正線巡視、輕微整修者，免予試運轉之要求、遇有不能依原定速度安全運轉之限制、評估正線可能發生潛在危險採取適當安全檢測與防護措施、建築界限放置之要求、施工前進行封鎖或停用等規定。（修正條文第十一條至第十六條）

六、修正要求鐵路機構於列車完成編組進入正線運轉前，除應制定其檢查作業程序外，對於車輛之主要部分及列車功能進行檢查；對於列車之運轉異常狀況，應訂定對照處理程序，進行適當之處理並確認安全無虞後方得運轉，並記錄檢查結果。（修正條文第十七條）

七、修正鐵路機構辦理車輛檢查與維護相關規定事項，含括輕微整修者，免予試運轉之要求。（修正條文第十八條）

八、修正運載旅客列車及使用液體燃料之車輛應備置滅火設備，以及裝載貨物及危險品應明確標示及裝載相關規定。（修正條文第十九條至第二十三條）

九、增訂或修正鐵路機構運轉相關規定，整併現行條文一般鐵路編及高速鐵路編重複條文、刪除現行條文不合時宜或修正明定應由鐵路機構自行訂定者：

(一) 增訂或修正號誌、號訊及標誌之種類與其顯示方式及對應之意義，由鐵路機構訂定，並明定相關顯示之原則規定。（修正條

文第二十四條至第二十八條）

(二) 增訂或修正列車編組應確認及注意重要事項，包括列車編組完畢應確認安全規定、設置具有足供列車煞停之操作裝置、裝載危險物品之車輛不得聯掛於運送旅客之列車等重要規定。（修正條文第二十九條至第三十二條）

(三) 增訂或修正車輛及列車運轉遵循原則，須依據中央行車控制設備或站負責列車運行管理者之指示辦理。（修正條文第三十三條至第三十六條）

(四) 增訂鐵路機構應訂定進入車輛及列車之駕駛室管理、申請及同意等規定，非經申請鐵路機構同意，其他人員不得進入之要求。（修正條文第三十七條）

(五) 修正鐵路機構駕駛工作辦理方式及不得退行運轉以及站間中途停車之列車，應速作列車防護措施等規定。（修正條文第三十八條至第四十一條）

(六) 增訂或修正要求鐵路機構應劃分正線閉塞區間，明定施行常用保安、代用保安及緊急狀況下之列車運轉方式，與同一閉塞區間，不得同時運轉二列以上列車之要求，及因應各種運轉狀況應採取適當列車防護措施、列車到離站之旅客安全確保、轉轍器應與號誌聯鎖等規定。（修正條文第四十二條至第五十五條）

(七) 修正鐵路機構應訂定列車之最高運轉速度及各種情事應限制運轉速度。（修正條文第五十六條）

(八) 修正車輛停留時應採取防止其移動之必要措施。（修正條文第五十七條至第五十九條）

十、增訂或修正行車事故及異常事件之定義、通報、調查範圍及要求鐵路機構應保存行車運轉、列車監控及維修保養紀錄：

(一) 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，爰修正重大行車事故為於營運時段正線

發生者。配合該重大行車事故定義，修正一般行車事故定義（包括非營運時段之正線及側線行車事故）及酌修異常事件之定義文字。（修正條文第六十條至第六十二條）

(二) 修正重大行車事故、一般行車事故及異常事件發生時，鐵路機構之立即通報、事後報告及報告格式等規定，並增訂鐵路機構依據重大鐵道事故調查作業處理規則，通報國家運輸安全調查委員會時，應副知交通部，以利橫向聯繫。另要求鐵路機構應儘速搶修救護。（修正條文第六十三條至第六十七條及第七十條）

(三) 依據一百零九年五月十九日發布修正新增鐵路法第五十六條之五第四項「鐵路機構就其營運列車之行車運轉、列車監控及維修保養之紀錄，應有效保存；其保存之項目、期限及管理事項由交通部定之。」之規定，增訂要求鐵路機構就有助事故調查所需應予保存之紀錄計七款，並明定其最低保存期限及應訂定管理作業規定。另紀錄之保存應確保其可供聽、讀、閱覽或藉助科技得以閱覽或理解，以隨時備供交通部查核。（修正條文第六十八條至第六十九條）

十一、除本規則另有規定外，鐵路機構應依據本規則訂定鐵路行車實施要點，報請交通部核准。（修正條文第七十一條）

鐵路行車規則修正條文對照表

修正條文	現行條文	說明
	第一編　總則	一、編名刪除。 二、現行條文分「總則」、「一般鐵路」、「高速鐵路」及「附則」等四編，考量一般鐵路編部分條文不合時宜，部分條文與高速鐵路編條文多有重複，爰整合並依監理實務檢討一般鐵路編及高速鐵路編相關條文，為鐵路一體適用。因此，法規架構將現行條文「編、章、節」修正為「章、節」，爰刪除編名。
第一章　總則		一、本章新增。 二、法規架構調整說明如前述。現行條文第一編總則及有關授權條文、名詞定義移列第一章總則。 三、現行條文第二編一般鐵路及第三編高速鐵路分章節規定，惟兩編章節安排不一，爰依條文屬性重新增修調整，修正為第一章總則、第二章安全管理、第三章行車人員、第四章路線及車輛、第五章運轉、第六章行車事故及異常事件及第七章附則。

第一條　本規則依鐵路法（以下簡稱本法）第四十條第二項、第四十四條之一準用第四十條第二項、第五十六條之三第二項、第五十六條之五第四項及第六十四條準用第五十六條之三第二項、第五十六條之五第四項規定訂定之。	第一條　本規則依鐵路法第四十條第二項及第五十六條之三第二項規定訂定之。	一、文字修正。 二、授權條文修正，將國營鐵路準用之依據納入。 三、新增鐵路法（以下簡稱本法）文字。
第二條　本規則名詞定義如下： 一、站：指旅客上下車，貨物裝卸、列車編組、車輛調移、列車交會避讓及處理固定號誌機之場所。 二、正線：指提供旅客運送服務使用之路線或其他列車運轉經常使用之路線。 三、側線：指正線以外之路線。 四、保安裝置：指維持車輛及列車安全運轉所需之設備及設施。 五、車輛：指動力車、客車、貨車及特殊車輛。 六、列車：指動力車單行或牽引車輛，具有完備列車標誌。 七、動力車：指以蒸汽、內燃、電力等為動力之車輛。 八、閉塞區間：指不能同時運轉二列以上列車之號誌區間。 九、保安方式：指為防止列車超過運轉限制速度及確保同一閉塞區間內	第二條　本規則名詞定義如下： 一、高速鐵路：指經許可其列車營運速度，得超過每小時二百公里之鐵路。 二、一般鐵路：指前款以外之其他鐵路。 三、鐵路機構：指以鐵路營運為業務之公營機構，或以鐵路之興建或營運為業務之民營機構。 四、站：指旅客上下車，貨物裝卸、列車編組、車輛調移、列車交會避讓及處理固定號誌機之場所。 五、正線：指提供旅客運送服務使用之路線或其他列車運轉經常使用之路線。 六、側線：指正線以外之路線。 七、電力設備：指提供車輛及列車運轉電力所需之供電設施。 八、電車線路：指饋電線、電車線、迴線及支持各該裝置之建築物。 九、保安裝置：指維持	一、文字修正。 二、刪除本法及其他子法已有定義者，爰刪除現行條文高速鐵路（第一款）、鐵路機構（第三款）、電力設備（第七款）及電車線路（第八款）之定義。 三、配合經檢討刪除現行條文者，刪除相關名詞定義，爰刪除現行條文一般鐵路（第二款）、守車（第十三款）、搖車（第十四款）及主號誌機（第二十二款）、從屬號誌機（第二十三款）、號誌附屬機（第二十四款）、主體號誌機（第二十五款）及指示進行之號誌（第二十六款）之定義。 四、經依鐵路行車實務檢討修正現行條文第十六款有關保安方式，名詞定義配合鐵路行車實務及相關修正條文，酌為文字修正

不得同時運轉二列以上列車所施行之運轉方式。 十、站內、站外：站內指進站號誌機（如同一路線設有二個以上進站號誌機時為其最外方者）或站界標之內方；站外指進站號誌機或站界標之外方。但複線行車區間列車出發方面未設站界標者，以相反方向路線之進站號誌機之位置為其內外之境界。 十一、建築界限：指在軌道左右或上方之構造物與軌道間，保持一定空間，不致妨礙列車或車輛運轉之界限。 十二、號誌：依形、色、音等指示列車或車輛在一定區域內之運行條件者。 十三、號訊：依形、色、音等在從事人員間相互表達意旨於對方者。 十四、標誌：依形、色等表示列車、車輛或設備之位置、方向及其他狀態者。 十五、列車防護：指列車行駛或停於站外路線上或因路線、電車線路本身發生障礙，需使駛來列車安全停車之防護措施。 十六、警衝標：指路線	車輛及列車安全運轉所需之設備及設施。 十、車輛：指動力車、客車、貨車及特殊車輛。 十一、列車：指一輛以上之動力車單行或牽引車輛，具有完備列車標誌者。 十二、動力車：指以蒸汽、內燃、電力等為動力之車輛。 十三、守車：指具有完備之貫通氣軔機所用軔缸、氣壓表、車長閥、手軔機及其他控制列車設備之客車或貨車。 十四、搖車：指用於工程檢查維修而易於移離軌道之手搖車、電搖車、手推平車及機器腳踏車等。 十五、閉塞區間：指不能同時運轉二列以上列車之號誌區間。 十六、保安方式：指為確保同一區間內不得同時運轉二列以上列車所施行之運轉方式。 十七、站內、站外：站內指進站號誌機（如同一路線設有二個以上進站號誌機時為其最外方者）或站界標之內方；站外指進站號誌機或站界標之外方。但複線行車區間列車出發方面未	（第九款）。 五、餘各款名詞定義未修正，僅配合款次變更。

分岐處所或交岔處所各路線上之車輛，不致阻礙他線之運轉界線點所設之標記。警衝標之內方指車輛互不阻礙之方向。	設站界標者，以相反方向路線之進站號誌機之位置為其內外之境界。 十八、建築界限：指在軌道左右或上方之構造物與軌道間，保持一定空間，不致妨礙列車或車輛運轉之界限。 十九、號誌：依形、色、音等指示列車或車輛在一定區域內之運行條件者。 二十、號訊：依形、色、音等在從事人員間相互表達意旨於對方者。 二十一、標誌：依形、色等表示列車、車輛或設備之位置、方向及其他狀態者。 二十二、主號誌機：指設有防護區域之號誌機。 二十三、從屬號誌機：指為補助主號誌機顯示號誌之辨認距離在其外方所設置者。 二十四、號誌附屬機：指為補助主號誌機顯示條件所附設之表示機。 二十五、主體號誌機：指主號誌機附有從屬號誌機或號誌附屬機時，該被從屬或附屬之主號誌機。 二十六、指示進行之號誌：指平安號誌、注意號誌及緩行號	

	誌。 二十七、列車防護：指列車行駛或停於站外路線上或因路線、電車線路本身發生障礙，需使駛來列車安全停車之防護措施。 二十八、警衝標：指路線分岐處所或交岔處所各路線上之車輛，不致阻礙他線之運轉界線點所設之標記。警衝標之內方指車輛互不阻礙之方向。	
	第三條　本規則之鐵路分類如下： 一、一般鐵路。 二、高速鐵路。	一、本條刪除。 二、配合法規架構調整，整合並依監理實務檢討一般鐵路編及高速鐵路編相關條文，為鐵路一體適用，不再分類，爰予刪除。
第二章　安全管理		一、本章新增。 二、現行條文第二編一般鐵路及第三編高速鐵路分章節規定，惟兩編章節安排不一，爰依條文屬性重新增修調整，修正為第一章總則、第二章安全管理、第三章行車人員、第四章路線及車輛、第五章運轉、第六章行車事故及異常事件及第七章附則 三、鑑於本規則授權條文為鐵路法安全章第五十六條之三，爰現行條文以要求鐵路機構

		落實設備檢查與行車運轉相關規定為主。隨著鐵道技術進步及營運環境複雜，鐵路機構之安全管理應以系統性管理方式，爰增訂本章，以加強對鐵路機構之安全管理要求事項。 四、本章要求事項為鐵路機構應依其系統之規模及特性，設置安全管理組織，實施安全管理，並建立安全管理系統（Safety Management System, SMS）等有關推動安全管理事項之規定。
第三條　鐵路機構應依其系統之規模及特性，設置安全管理組織，依交通部公告時程實施安全管理系統；其安全管理系統之建立應符合安全管理系統之實施架構指引（如附件）。 鐵路機構完成前項安全管理系統建立後，應將其執行之手冊報交通部備查。		一、本條新增。 二、為提升鐵路行車安全，要求鐵路機構應建立規劃、實施、評估及改善措施之系統化管理方式，對鐵路系統安全進行管理。 三、查民用航空法及職業安全衛生法亦訂有安全管理相關規定，爰有關鐵路安全管理之規定內涵及法規架構係參酌民用航空法子法航空器飛航作業管理規則第九條及職業安全衛生法第二十三條規定擬定。 四、安全管理系統之實施架構指引（如附件）係提供鐵路機構建立

		安全管理系統細部實施架構，係參酌民用航空法子法航空器飛航作業管理規則第九條附件及交通部運輸研究所一百零七年「鐵路運輸安全管理系統（SMS）制度化策略之研擬」研究案，研訂十二項鐵道運輸安全管理系統要項。 五、查有關安全管理系統目前台灣高速鐵路股份有限公司（以下簡稱高鐵公司）已實施；交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）預計一百十一年全面實施、行政院農業委員會林務局（以下簡稱林務局）預計一百十二年實施、台灣糖業股份有限公司（以下簡稱台糖公司）預計一百十二年實施。鐵路機構建立之安全管理系統應具備上述實施架構指引之重要事項（已明定於本條附件），並應將其執行之手冊報交通部備查。至其實施期程，交通部將另公告各鐵路機構至遲之實施日期，以避免鐵路機構於法規修正發布後即有違法之

		虞。
第四條　前條第一項所定安全管理組織，應包括下列組織： 一、安全委員會：為鐵路機構內審議、協調及決策安全管理有關業務之組織。 二、安全管理單位：為鐵路機構內擬訂、規劃、推動及考核安全管理有關業務之組織。		一、本條新增。 二、明確規定有關安全管理組織之內涵。 三、鐵路系統係以提供旅客運輸安全為首要目的，攸關運輸安全各項重要工作，鐵路機構內部應有負責執行安全管理之組織，惟鑑於鐵路系統規模及特性有所差異，可由鐵路機構視組織狀況成立專責單位、採任務編組方式或指定主責單位執行。 四、鐵路機構安全管理組織包括安全管理業務幕僚（單位），負責擬訂、規劃、推動及考核等安全管理相關業務，以及更上位之安全委員會負責審議、協調及決策等安全管理相關業務。
第五條　安全管理之實施，應由鐵路機構最高權責主管或對其機構具管理權限之代理人綜理，並由鐵路機構內各層級主管依職權指揮、監督所屬人員執行。 鐵路機構應明確界定最高權責主管及各層級管理階層所應負之安全責任。		一、本條新增。 二、明確規定有關安全管理執行人員及要求明定權責。 三、本條所稱鐵路機構最高權責主管，公務機關係指單位首長或副首長，私人機構則為總經理以上擔任。
第六條　第三條第一項所定安全管理系統，應具有下列功能： 一、辨識安全危害因		一、本條新增。 二、明確規定安全管理系統應具備之功能。 三、安全管理系統概念廣

子。 二、確保維持可接受安全水準之必要改正措施已實施。 三、評估安全績效指標並持續改進以降低安全風險。 四、以持續增進整體安全績效為目標。		泛應用於航空界，為國際民航組織（ICAO）提升飛航安全所推動之安全管理方式。鑑於運輸系統之安全管理系統功能具共通性，爰鐵路安全管理系統功能參照航空器飛航作業管理規則第九條規定加以訂定。
第三章 行車人員		一、本章新增。 二、現行條文第二編一般鐵路及第三編高速鐵路分章節規定，惟兩編章節安排不一，爰依條文屬性重新增修調整，修正為第一章總則、第二章安全管理、第三章行車人員、第四章路線及車輛、第五章運轉、第六章行車事故之處理及第七章附則。 三、本章係現行條文總則編第三條之一至第三條之四有關行車人員相關規定移列，並依監理需求檢討修正。 四、本章所稱行車人員係指鐵路行車人員技能體格檢查規則第二條定義之行車人員。其指駕駛人員、行控人員、乘務人員，站務人員、維修人員。
第七條　鐵路機構應對行車人員施予訓練、管理及考核，並針對行車人	第三條之一　鐵路機構應對行車人員施予訓練及管理，並訂定值勤作業	一、條次變更及文字修正。

員值勤之必須遵守事項及限制訂定值勤作業規定。 前項值勤作業規定應報交通部核定後實施。	規定。 前項值勤作業規定應報交通部核定後實施。	二、為提升鐵路機構行車人員值勤時應遵守之相關重要安全關鍵事項，除對行車人員施予訓練及管理外，修正第一項增訂應再透過成果之考核，強化值勤管控作為。 三、鐵路機構訂定值勤作業規定，其內容應明確定義行車人員值勤前、中、後之必須遵守事項及不允許之行為等規定，爰於第一項增訂「必須遵守事項及限制」。
第八條　鐵路機構於行車人員執行勤務前，應實施酒精濃度檢測，並由當值人員作成紀錄，備供交通部查核。 前項酒精濃度檢測結果，行車人員呼氣所含酒精濃度超過每公升零毫克者，鐵路機構應停止其當日勤務。	第三條之三　鐵路機構於行車人員執行其勤務前，應實施酒精濃度檢測，並由當值人員作成紀錄，備供主管機關查核。 前項酒精濃度檢測結果，行車人員呼氣所含酒精濃度超過每公升零毫克者，鐵路機構應停止其當日勤務。	一、條次變更及文字酌修。 二、鐵路法及其子法所稱主管機關係指交通部，爰將現行條文「主管機關」修正為「交通部」，以茲明確。
第九條　行車人員值勤過程中如因身體不適影響勤務之執行時，鐵路機構應採必要之運轉調度、人員更替或醫療救護等措施，必要時停止執行勤務，以維行車安全。	第三條之四　行車人員值勤過程中如因身體不適影響勤務之執行時，鐵路機構應採必要之運轉調度、人員更替或醫療救護等措施，必要時停止執行勤務，以維行車安全。	條次變更，內容未修正。
第十條　鐵路機構應訂定駕駛人員及行控人員自主健康管理相關規定，其內容包括： 一、就醫須知。 二、用藥須知。 三、血壓管理。	第三條之二　鐵路機構應訂定駕駛人員及行控人員自主健康管理相關規定，其內容包括： 一、就醫須知。 二、用藥須知。 三、血壓管理。	條次變更，內容未修正。

駕駛人員及行控人員如身心狀態不佳、服用藥物、或自認無法勝任行車工作時，應主動向鐵路機構報告。必要時鐵路機構應停止其執行勤務。	駕駛人員及行控人員如身心狀態不佳、服用藥物、或自認無法勝任行車工作時，應主動向鐵路機構報告。必要時鐵路機構應停止其執行勤務。	
	第二編　一般鐵路	一、編名刪除。 二、現行條文分「總則」、「一般鐵路」、「高速鐵路」及「附則」等四編，考量一般鐵路編部分條文不合時宜，部分條文與高速鐵路編條文多有重複，爰整合並依監理實務檢討一般鐵路編及高速鐵路編相關條文，為鐵路一體適用。因此，法規架構將現行條文「編、章、節」修正為「章、節」，爰刪除編名。
第四章　路線及車輛	第一章　路線及設備	一、章次及章名修正。 二、現行條文第二編一般鐵路及第三編高速鐵路分章節規定，惟兩編章節安排不一，爰依條文屬性重新增修調整，修正為第一章總則、第二章安全管理、第三章行車人員、第四章路線及車輛、第五章運轉、第六章行車事故及異常事件及第七章附則。 三、本章為整併現行條文一般鐵路編之第一章

		「路線及設備」及第二章「車輛及裝載限制」，以及高速鐵路編之第二章「設施及車輛」。 四、查鐵路修建養護規則第二條所稱路線，包括正線及側線之軌道、路基、橋梁、涵洞、隧道、機電設備、消防設備、運轉保安設備及其附屬建造物，因此「路線」應已涵括設備及設施，爰章名修正為「路線及車輛」。
第一節　路線	第一節　路線	一、節名未修正。 二、本章架構重新調整分「路線」及「車輛」二節。 三、本節路線整併現行條文一般鐵路編之第一章「路線及設備」之「路線」、「電車線路」、「號誌裝置」、「建築界限」及高速鐵路編之第二章「設施及車輛」之「路線檢查與維護」、「電力設備檢查與維護」及「保安裝置檢查與維護」等節。 四、本規則現行條文所稱「路線」與鐵路修建養護規則第二條定義不一致，爰將本規則之「路線」悉依鐵路修建養護規則之定

		義，將現行條文有關路線、電車線路、號誌、保安裝置等，以「路線」含括，進行相關條文修正。
	第四條　路線應經常檢查維護，保持列車或車輛能依規定速度安全運轉。	一、本條刪除。 二、現行條文第四條，針對鐵路機構辦理路線檢查作業，鑒於鐵路修建養護規則第六條業規定應訂定養護檢查相關規定，為避免引用法規重複或衝突，爰予刪除。
	第五條　新設及改建或修理完畢之路線，非經檢查及試運轉，不得使用。但僅輕微整修者，得免予試運轉。 發生災害或行車事故後之路線有障礙之虞或經停用之路線恢復運轉列車或車輛時，均應事先檢查，必要時並應試運轉。	一、本條刪除。 二、本條內容移列於修正條文第十二條合併修正。
第十一條　鐵路機構於每日營運前，應巡視正線一次。但因營運特性，無法於營運前完成巡視者，得報經交通部同意，於每日營運時段巡視。 鐵路機構應訂定正線巡視作業規定，並報請交通部備查；其修正時，亦同。 相關巡視紀錄應經鐵路機構當值人員作成紀錄，備供交通部隨時查核。 正線因災害致有妨礙列車運轉之虞時，應	第六條　正線應每日至少巡視一次。 正線因災害致有妨礙列車運轉之虞時，應派人監視並採取安全防範措施。 第十一條　正線之電車線路，應每日至少巡視一次。 第一百三十條　鐵路機構於每日營運前，應巡視其正線一次以上，並作成紀錄，備供主管機關隨時查核。 第一百三十六條　鐵路機構於每日營運前，應巡視正線之電車線路一次	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文一般鐵路編第六條、第十一條與現行條文高速鐵路編第一百三十條、第一百三十六條內容合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、本規則之「路線」定義悉依鐵路修建養護規則第二條規定，包括正線及側線之軌道、路基、橋梁、涵洞、隧道、機電設

予監視並採取安全防範措施。	以上，並由當值人員作成紀錄，備供主管機關隨時查核。	備、消防設備、運轉保安設備及其附屬建造物。爰現行條文有關電車線路（第十一條、第一百三十六條）每日巡視之規定，已含括於本條之規定。 四、查高鐵公司及林務局原則上皆能於每日正線營運前能完成巡視作業，至臺鐵局及台糖公司雖因維修及運轉作業需求等因素，以致無法或無需於每日營運前完成巡視，爰新增第一項但書，對於因營運特性，無法於營運前完成巡視者，得報經交通部同意，於每日營運時段巡視。 五、辦理正線巡視與檢查兩者有所差異，正線巡視其目的係鐵路機構透過人員步行或隨車巡視方式，確認正線狀況進行必要之通報或處置，以確保列車行車安全，非就設施（備）之功能性進行檢查，爰正線巡視之項目為確認軌道、路基、電車線之狀況、有無異物入侵或障礙、施工安全防護、材料機具堆置及電車線斷落等情事。

		六、有關正線巡視重點依鐵路特性有所不同，係以檢視路線外觀狀態為重點，應含括軌道、邊坡及電車線基本狀況、路線有無積水、異物入侵等，由鐵路機構依其鐵路特性自訂項目及程序報請備查。 七、第三項有關要求鐵路機構當值人員作成紀錄，備供交通部隨時查核一節，係為明確巡視作業落實執行及巡視者應盡之責，爰將現行條文高速鐵路編第一百三十六條後段移列。 八、另鐵路機構辦理正線巡視作業時，不一定侷限於派人進行處理，亦可透過其他系統性方式進行監控及處置，爰第四項修正為「應予監視」並採取安全防範措施。
第十二條　路線有下列情形之一時，鐵路機構非經檢查及試運轉，並確認得安全運轉者，不得使用： 一、新建、改建或整修完畢者。 二、因災害或行車事故，致有影響列車或車輛運轉安全之虞者。 三、停用後，恢復運轉前。	第一百三十二條　路線有下列情形時，鐵路機構非經檢查及試運轉，並確認得安全運轉者，不得使用： 一、新建、改建或修理完畢者。 二、因災害或行車事故致有影響列車或車輛運轉安全之虞者。 三、停用後，恢復運轉前。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文高速鐵路編第一百三十二條、第一百三十七條、一百四十條與現行條文一般鐵路編第五條、第十條、第十五條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、現行條文高速鐵路編

前項第一款屬輕微整修無運轉安全之虞者，得免予試運轉。 第一項檢查應經鐵路機構當值人員作成紀錄，備供交通部隨時查核。 鐵路機構應依第一項各款情形訂定相關之試運轉作業規定。	前項檢查應經鐵路機構當值人員作成紀錄，備供主管機關隨時查核。 鐵路機構應依第一項各款情形訂定相關之試運轉作業規定。 第五條　新設及改建或修理完畢之路線，非經檢查及試運轉，不得使用。但僅輕微整修者，得免予試運轉。 發生災害或行車事故後之路線有障礙之虞或經停用之路線恢復運轉列車或車輛時，均應事先檢查，必要時並應試運轉。 第十條　新設及改建或修理完畢之電車線路，非經檢查及試運轉，不得使用。但僅輕微整修者，得免予試轉運。 發生災害或行車事故之電車線路有障礙之虞，或經停用之電車線路恢復運轉列車或車輛時，均應事先檢查，必要時並應試運轉。 第十五條　新設及改建或修理完畢之號誌裝置，非經檢查並確認作用良好，不得使用。 發生災害或行車事故後之號誌裝置有障礙之虞或經使用之號誌裝置恢復使用時亦同。 第一百三十七條　電力設備於下列情形時，鐵路機構非經檢查及試運轉，並確認得安全運轉者，不得使用： 一、新建、改建或修理完畢者。	第一百三十二條第一項第一款所稱路線之「修理」經參考鐵路修建養護規則第五條規定，修正為「整修」，較符實務。 四、現行條文第五條第一項「屬輕微整修無運轉安全之虞者，得免予試運轉」移列至第二項規定。為避免鐵路機構對於「輕微整修，得免試運轉」之規定不明，其所稱「輕微」者，係指依鐵路修建養護規則第五條第二項規定於現有路線上所實施相關之養護作業。 五、現行條文高速鐵路編第一百三十二條第二項「主管機關」，按鐵路法及其子法所稱主管機關係指交通部，爰修正為「交通部」，以茲明確。

	二、因災害或行車事故，致有影響列車及車輛運轉安全之虞者。 三、停用後，恢復運轉前。 前項檢查應經鐵路機構當值人員作成紀錄，備供主管機關隨時查核。 鐵路機構應依第一項各款情形訂定相關之試運轉作業規定。 第一百四十條　新建、改建或修理完畢之保安裝置，使用時應先測試功能。保安裝置因災害或行車事故而有影響列車及車輛運轉安全之虞，或停用保安裝置恢復使用時，亦同。	
第十三條　路線遇有不能保持列車依原定速度安全運轉時，應以號誌表示之，並在應特別注意之處所予以監視。 站外正線因臨時發生障礙須使列車停車時，應即施行列車防護。	第七條　路線遇有不能保持列車依規定速度安全運轉時，應以號誌表示之，並在應特別注意之處所派人監視。 站外正線因臨時發生障礙須使列車停車時，應即施行列車防護。 第十二條　電車線遇有不能保持列車依規定速度安全運轉時，應以號誌表示之，並在應特別注意之處所派人監視。 站外正線上之電車線路因臨時發生障礙須使列車停車時，應即施行列車防護。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文第七條係規定於一般鐵路編，經檢討後為確保行車安全，有適用於所有鐵路之必要，爰予保留。另現行第二章第二節「電車線路」業已整併入修正第四章第一節「路線」下，修正條文所稱「路線」已包含「電車線路」，爰與現行條文第十二條合併修正規定。 三、本條係規定列車行車時遇有施工或臨時狀況，應採臨時號誌或車載號誌限制列車速

		度並予以監視，爰將第一項「規定速度」修正為「原定速度」，以茲明確。 四、因鐵路系統特性有別，對於鐵路機構遇有不能保持列車依規定速度安全運轉時，不一定侷限於派人進行處理，亦可透過其他系統性方式進行監控及處置，爰第一項修正為「予以監視」並採取安全防範措施。
	第八條　路線之軌距、水平、高低、方向、鋼軌接縫及橋樑、涵洞、隧道等與運轉有關者，均應依鐵路路線養護檢查規則施行定期檢查。	一、本條刪除。 二、有關路線之軌距、水平、高低、方向、鋼軌接縫及橋樑、涵洞、隧道等檢查規定已於鐵路修建養護規則第六條、第七十一條、第七十七條、第七十八條、第一百四十九條、第一百五十五條規範，鐵路機構應依該規則辦理相關檢查作業，無須於本規則訂定，爰予刪除。
第十四條　鐵路機構應評估正線可能發生之潛在危險，依鐵路之系統特性設置適當之危險偵測設施或採取適當之檢測與防護措施；其於高速鐵路至少應包括下列項目： 一、地震、強風、豪雨等天然災害之偵	第一百三十一條　鐵路機構應評估正線可能發生之潛在危險，設置下列危險偵測設施或採取適當之檢測與防護措施： 一、地震、強風、豪雨等天然災害之偵測設施。 二、橋樑、隧道等重要結構之安全檢測	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文規定於高速鐵路編，為確保行車安全，爰保留現行條文之要求，以適用所有鐵路機構。 三、鑑於本規則偏重於行

測設施。 二、橋梁、隧道等重要結構之安全檢測措施。 三、機電系統安全偵測設施。 四、隧道洞口、路塹邊坡經評估分析有落石與土石流潛能時，應設計適當之監測裝置與防護設施。 五、軌道斷軌偵測設施。 鐵路機構應就前項規定事項之危險應變處理訂定行車運轉作業規定，並報交通部備查；其修正時，亦同。	措施。 三、機電系統安全偵測設施。 四、隧道洞口、路塹邊坡經評估分析有落石與土石流潛能時，應設計適當之監測裝置與防護設施。 五、軌道斷軌偵測設施。	車運轉與速度限制之要求，且各鐵路系統特性不同，如車輛、號誌、車速、班次、平交道、工程設計、路線及地理條件等不同，所採取之偵測設施及檢測防護措施亦可能不同，爰第一項酌作文字修正新增「依鐵路之特性設置適當之」文字。前述「適當」之要求，係鐵路機構為行車安全之需，衡量本身系統實務狀況，採取必要或客觀要求下之檢測與防護措施。 四、考量高速鐵路有其高速度運轉之營運特性，需就其系統再予訂定安全性之要求，爰保留現行條文移列至第一項。 五、鐵路修建養護規則第六條之一，雖已有就正線可能潛在之危害，鐵路機構應設置必要安全檢測與防護措施之規定，惟並未就行車運轉與速度限制予以要求，為確保行車運轉安全，爰新增第二項要求鐵路機構應訂定行車運轉作業規定，報交通部備查；其修正時，亦同。

	第二節　電車線路	一、節名刪除。 二、本章架構重新調整分「路線」及「車輛」二節，餘現行條文節名刪除。 三、「路線」一節係整併現行條文一般鐵路編之第一章「路線及設備」之「路線」、「電車線路」、「號誌裝置」、「建築界線」及高速鐵路編之第二章「設施及車輛」之「路線檢查與維護」、「電力設備檢查與維護」及「保安裝置檢查與維護」等節之相關條文。 四、查鐵路修建養護規則第三章「鐵路路線之養護」之第二節「電力設備之養護」與第五章「高速鐵路養護」之第二節「電力設備」含括「電車線」，爰「電車線路」同屬本規則「路線」範疇。
	第九條　電車線路應經常檢查維護，保持列車或車輛能依規定速度安全運轉。	一、本條刪除。 二、電車線路檢查之相關規定，已於鐵路修建養護規則第六條及第三章第二節「電力設備之養護」與第五章第二節「電力設備」相關規定訂定，鐵路機構應依該規則辦理相關檢查作業，無須

		於本規則訂定，爰予刪除。
	第十條　新設及改建或修理完畢之電車線路，非經檢查及試運轉，不得使用。但僅輕微整修者，得免予試轉運。發生災害或行車事故之電車線路有障礙之虞，或經停用之電車線路恢復運轉列車或車輛時，均應事先檢查，必要時並應試運轉。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第十二條合併修正。
	第十一條　正線之電車線路，應每日至少巡視一次。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第十一條合併修正。
	第十二條　電車線遇有不能保持列車依規定速度安全運轉時，應以號誌表示之，並在應特別注意之處所派人監視。 站外正線上之電車線路因臨時發生障礙須使列車停車時，應即施行列車防護。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第十三條合併修正。
	第十三條　電車線路之高速遮斷機、第三軌條聯繫線、隔電子、區分裝置、線路接觸點、饋電分岐裝置、線路支架等運轉有關者，均應依電車線路檢修規則施行定期檢查。	一、本條刪除。 二、有關電車線路之相關零件或設備等檢查規定已於鐵路修建養護規則第八十三條至第八十五條及第一百五十六條規範，鐵路機構應依該規則辦理相關檢查作業，無須於本規則訂定，爰予刪除。
	第三節　號誌裝置	一、節名刪除。 二、本章架構重新調整分「路線」及「車輛」二節，餘現行條文節

		名刪除。 三、「路線」一節係整併現行條文一般鐵路編之第一章「路線及設備」之「路線」、「電車線路」、「號誌裝置」、「建築界線」及高速鐵路編之第二章「設施及車輛」之「路線檢查與維護」、「電力設備檢查與維護」及「保安裝置檢查與維護」等節之相關條文。 四、查「鐵路修建養護規則」第三章「鐵路路線之養護」之第三節「號誌、標誌及號訊」與第五章「高速鐵路養護」之第三節「運轉保安裝置」含括「號誌裝置」，爰「號誌裝置」同屬本規則「路線」範疇。
	第十四條　號誌裝置，應經常保持使用靈活，動作正確。	一、本條刪除。 二、有關號誌之功能狀況涉及養護作業，已於鐵路修建養護規則第八十九條規定，爰予刪除。
	第十五條　新設及改建或修理完畢之號誌裝置，非經檢查並確認作用良好，不得使用。 發生災害或行車事故後之號誌裝置有障礙之虞或經使用之號誌裝置恢復使用時亦同。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第十二條合併修正。
	第十六條　號誌裝置，應依鐵路號誌養護檢修規	一、本條刪除。

	則施行定期檢查。	二、有關號誌裝置相關檢查規定已於鐵路修建養護規則第八十九條及第一百六十一條規範，鐵路機構應依該規則辦理相關檢查作業，無須於本規則訂定，爰予刪除。
	第四節　建築界限	一、節名刪除。 二、本章架構重新調整分「路線」及「車輛」二節，餘現行條文節名刪除。 三、「路線」一節係整併現行條文一般鐵路編之第一章「路線及設備」之「路線」、「電車線路」、「號誌裝置」、「建築界線」及高速鐵路編之第二章「設施及車輛」之「路線檢查與維護」、「電力設備檢查與維護」及「保安裝置檢查與維護」等節之相關條文。
	第十七條　建築界限內不得放置物件。但遇工作上之必要無妨礙列車或車輛運轉之虞者，不在此限。 可能向建築界限內崩塌之物件，雖在建築界限外，亦不得放置。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第十五條合併修正。
第十五條　建築界限內不得放置物件；其有侵入建築界限內致影響列車或車輛運轉安全之虞時，雖在建築界限外，亦不得放置。但遇工作	第一百三十四條　建築界限內不得放置物件。但因工作上之必要，經鐵路機構該管單位同意，且無妨礙安全之虞，並經一定程序申請者，不	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文高速鐵路編第一百三十四條與現行條文一般鐵路編第

上必要並完成防護措施者，不在此限。 前項但書情形，應經鐵路機構審查同意，並作成紀錄，備供交通部隨時查核。	在此限。 鐵路機構該管單位為前項決定時，應作成紀錄，備供主管機關隨時查核。 物件有侵入建築界限內致影響列車或車輛運轉安全之虞時，雖在建築界限外，亦不得放置。 第十七條　建築界限內不得放置物件。但遇工作上之必要無妨礙列車或車輛運轉之虞者，不在此限。 可能向建築界限內崩塌之物件，雖在建築界限外，亦不得放置。	十七條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、現行條文第三項但書內容移列至第一項，其中有關須經鐵路機構該管單位同意，且無妨礙安全之虞，並經一定程序申請者，屬鐵路機構內部作業，爰酌修文字，後段接續增列「但遇有工作上必要並完成防護措施者，不在此限。」。原則上第一項所稱物件，主要係工作物件，非指旅客攜帶物品或入侵外物。 四、修正條文第二項就前項但書屬建築界限內或外之範圍，遇有工作上必要並完成防護措施之例外情形，課予鐵路機構審查之責任。後段「主管機關」用語，按鐵路法及其子法所稱主管機關係指交通部，爰修正為「交通部」，以茲明確。
第十六條　路線因辦理改建或整修工程，致有影響列車及車輛運轉安全之虞者，鐵路機構應於施工前，封鎖或停用該工程施工區間之路線。	第一百三十三條　路線因辦理改建或整修工程，致有影響列車及車輛運轉安全之虞者，鐵路機構應於施工前，封鎖該工程施工區間之路線。	一、條次變更及文字修正。 二、原規定僅適用高速鐵路，為確保行車安全，保留現行條文之要求，以適用所有鐵路機構。 三、參酌臺鐵局實務作

		法，有關辦理路線施工作業時，除於短時間封鎖路線外，對於長時間停止使用路線之狀態有停用路線之需求，爰新增「或停用」文字。
	第二章　車輛及裝載限制	一、章名刪除。 二、現行條文第二編一般鐵路及第三編高速鐵路分章節規定，惟兩編章節安排不一，爰依條文屬性重新增修調整，修正為第一章總則、第二章安全管理、第三章行車人員、第四章路線及車輛、第五章運轉、第六章行車事故及異常事件及第七章附則。 三、本章為整併現行條文一般鐵路編之第二章「車輛及裝載限制」，以及高速鐵路編之第二章「設施及車輛」。
第二節　車輛	第一節　車輛	一、節次變更，節名未修正。 二、本章架構重新調整分「路線」及「車輛」二節，爰節次變更。 三、「車輛」一節係整併現行條文一般鐵路編之第二章「車輛及裝載限制」之「車輛」、「裝載限制」及高速鐵路編之第二章「設施及車輛」之

		「車輛檢查與維護」等節之相關條文。
	第十八條　車輛應保持能安全運轉。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第十七條合併修正。
第十七條　列車完成編組進入正線運轉前，鐵路機構應對車輛之主要部分及列車功能進行檢查，並訂定其作業程序。 鐵路機構應就列車運轉異常狀況及其對應之車輛主要部分與列車功能採取適當之處理，並訂定對照處理程序。 前二項之檢查及處理應由鐵路機構當值人員作成紀錄，備供交通部隨時查核。	第一百四十三條　鐵路機構應依據列車之運轉狀況，對車輛之主要部分及列車功能進行檢查。 鐵路機構應逐步建立列車運轉異常狀況及其對應之車輛主要部分與列車功能之檢查對照表。 施行第一項檢查時，應由當值人員作成紀錄，備供主管機關隨時查核。 第十八條　車輛應保持能安全運轉。 第二十一條　列車應就其主要部分施行檢查。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文高速鐵路編第一百四十三條與現行條文一般鐵路編第十八條、第二十一條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、現行條文第一項，有關「鐵路機構應依據列車之運轉狀況，對車輛之主要部分及列車功能進行檢查。」一節，考量各鐵路機構進行列車運轉前檢查作業類型及方式不一（如列車折返、出庫前或站內股道過夜停駐後行駛等檢查），爰依其鐵路實務之需，修正為「列車完成編組進入正線運轉前，鐵路機構應對車輛之主要部分及列車功能進行檢查，並訂定其作業程序。」係要求鐵路機構需就涉及行車運轉之重要設備進行勤前檢查。 四、現行條文第二項「鐵路機構應逐步建立列

		車運轉異常狀況及其對應之車輛主要部分與列車功能之檢查對照表」未就遇異常狀況訂定其處理程序，爰第二項修正為鐵路機構倘發現運轉異常狀況時（如動力、軔機及其他安全相關設備異常），應適當處置並訂定相關處理程序，確認安全無虞後方得運轉，以強化行車安全。 五、另鐵路機車車輛檢修規則係依本法第五十六條之二訂定，已針對機車與車輛檢修之種類、方式、項目與週期、使用規定等詳加定義，本條修正係要求鐵路機構須於列車出庫前再次檢查列車狀態，以強化列車行車安全。 六、現行條文第三項，除就列車之運轉狀況進行檢查外，應配合第一項、第二項修正後，要求鐵路機構執行上述各二項檢查，應訂定檢查作業程序，其內容並應含括當值人員所應負之職責。且檢查時應由當值人員作成紀錄，備供交通部（按鐵路法及其子法所稱主管機

		關係指交通部）隨時查核。
	第十九條　新製、改造或修理完成之車輛，非經檢查及試運轉，不得使用。但僅輕微整修者，得免予運轉。 下列車輛均須施行檢查，必要時並應施行試運轉： 一、停用後恢復使用之車輛。 二、出軌之車輛。 三、發生其他行車事故而有故障之虞之車輛。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第十八條合併修正。
第十八條　車輛有下列情形之一時，鐵路機構非經檢查及試運轉，並確認得安全運轉者，不得使用： 一、新製、改造或修理完成者。 二、停用後，恢復使用前。 三、發生行車事故者。 前項第一款、第三款情形屬輕微修理或無影響運轉安全之虞者，得免予試運轉。 第一項檢查應經鐵路機構當值人員作成紀錄，備供交通部隨時查核。 鐵路機構應依第一項、第二項各款情形訂定相關之試運轉作業規定。	第十九條　新製、改造或修理完成之車輛，非經檢查及試運轉，不得使用。但僅輕微整修者，得免予運轉。 下列車輛均須施行檢查，必要時並應施行試運轉： 一、停用後恢復使用之車輛。 二、出軌之車輛。 三、發生其他行車事故而有故障之虞之車輛。 第一百四十二條　車輛有下列情形時，鐵路機構非經檢查及試運轉，並確認得安全運轉者，不得使用： 一、新製、改造或修理完成者。 二、停用後，恢復使用前。 三、發生行車事故者。 前項檢查應經鐵路機構當值人員作成紀錄，備供主管機關隨時查核。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文高速鐵路編第一百四十二條與現行條文一般鐵路編第十九條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、第二項有關「屬輕微整修無運轉安全之虞者，得免予試運轉」一節，為避免鐵路機構對於「輕微修理，得免試運轉」之規定不明，其所稱「輕微」者，應於鐵路機車車輛檢修規則中規定（目前尚未規定）。有關試運轉應依該規則第十二條、第三十二條「試車」及第二十五條「試運轉」規定辦理。 四、第三項所稱「主管機關」，按鐵路法及其

	鐵路機構應依第一項各款情形訂定相關之試運轉作業規定。	子法所稱主管機關係指交通部，爰修正為「交通部」，以茲明確。 五、第四項配合修正條文新增第二項，爰酌修文字。
	第二十條　動力車、客貨車均應依鐵路機車車輛檢修規則施行定期檢查。 排雪車、起重車、空氣調節車、暖氣車、搖車等，應按其構造及性能，參照前項規定施行定期檢查。	一、本條刪除。 二、有關各項機車車輛定期檢查應依鐵路機車車輛檢修規則規定辦理，無須於本規則訂定，爰予刪除。 三、第二項依鐵路實務除起重車、搖車，尚有少部分使用需求外，餘車型大致已無需要，如車輛有檢查之必要，將依據鐵路機車車輛檢修規則規定辦理。
	第二十一條　列車應就其主要部分施行檢查。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第十七條合併修正。
第十九條　運載旅客之列車及使用液體燃料之動力車，應備置滅火設備。	第二十二條　運載旅客之列車及使用液體燃料之動力車，應備置滅火設備。	一、條次變更，內容未修正。 二、現行條文規定於一般鐵路編，為確保行車安全，爰保留現行條文之要求，以適用所有鐵路機構。
	第二節　裝載限制	一、節名刪除。 二、本章架構重新調整分「路線」及「車輛」二節。 三、「車輛」一節係整併現行條文一般鐵路編

		之第二章「車輛及裝載限制」之「車輛」、「裝載限制」及高速鐵路編之第二章「設施及車輛」之「車輛檢查與維護」等節之相關條文。
第二十條　車輛裝載貨物，不得超過其標明之載重量；裝載重量應由鐵路機構當值人員作成紀錄，備供交通部隨時查核。 貨物裝載應力求重量分配均勻，並注意使貨物不致因運轉之動搖而有崩塌或墜落之虞。	第二十三條　車輛裝載貨物，不得超過其標明之載重量。 貨物裝載應力求重量分配均勻，並注意使貨物不致因運轉之動搖而有崩塌或墜落之虞。	一、條次變更及文字修正。 二、鑑於過去有鐵路機構發生因貨物列車載重不當致列車出軌，為落實車輛載重貨運符合其標明之載重量，爰第一項新增後段要求鐵路機構當值人員記錄車輛裝載貨物之重量，俾供查核之規定。 三、至第一項所稱「車輛裝載貨物」，係指經核准經營客貨運輸之貨運運輸。
第二十一條　無蓬貨車裝載貨物，不得伸出貨車之側板及端板內層立面或車身外方；標明裝載高度者，不得超過其標明之裝載高度。但輸送闊大貨物，經確認其裝載狀態無影響運轉安全之虞者，不在此限。	第二十四條　無蓬貨車裝載貨物，不得伸出貨車之側板及端板內層立面或車身外方；標明裝載高度者，不得超過其標明之裝載高度。但輸送闊大貨物，經確認其裝載狀態不致阻礙車輛之運轉時，不在此限。	一、條次變更及文字修正。 二、考量輸送闊大貨物時，除確認其裝載狀態不致阻礙車輛之運轉，基於行車安全之需，應提升為確認無影響運轉安全之虞，爰修正但書規定文字。
第二十二條　裝載危險品之罐車或將裝有危險品之容器裝載於車輛時，應確認危險品無洩漏之虞。	第二十五條　裝載危險品之罐車或將裝有危險品之容器裝載於車輛時，應確認危險品無洩漏之虞。	條次變更，內容未修正。
第二十三條　車輛裝載危	第二十六條　車輛裝載危	條次變更，內容未修正。

險品時，應於車輛兩側顯明處所標明危險品標識。	險品時，應於車輛兩側顯明處所標明危險品標識。	
第五章　運轉	第四章　運轉	一、章次修正。 二、現行條文第二編一般鐵路及第三編高速鐵路分章節規定，惟兩編章節安排不一，爰依條文屬性重新增修調整，修正為第一章總則、第二章安全管理、第三章行車人員、第四章路線及車輛、第五章運轉、第六章行車事故及異常事件及第七章附則。 三、本章為整併現行條文一般鐵路編之第三章「號誌、號訊及標誌」、第四章「運轉」及第五章「閉塞」，以及高速鐵路編之第三章「運轉」。
	第三章　號誌、號訊及標誌	一、章名刪除。 二、現行條文第二編一般鐵路及第三編高速鐵路分章節規定，惟兩編章節安排不一，爰依條文屬性重新增修調整，修正為第一章總則、第二章安全管理、第三章行車人員、第四章路線及車輛、第五章運轉、第六章行車事故及異常事件及第七章附則。 三、本章相關條文移列至修正條文第五章「運

		轉」第一節「號誌、號訊及標誌」檢討修正。
第一節　號誌、號訊及標誌		一、本節新增。 二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「車輛及列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、「號誌、號訊及標誌」一節係整併現行條文一般鐵路編之第三章「號誌、號訊及標誌」之「通則」、「固定號誌機」、「臨時號誌機」、「手作號誌」、「號訊」、「標誌」及高速鐵路編之第三章「運轉」之「號誌、號訊及標誌」等節之相關條文。
	第一節　通則	一、節名刪除。 二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「車輛及列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、本節相關條文，移列至修正條文第五章「運轉」第一節「號誌、號訊及標誌」檢討修正。
第二十四條　鐵路機構應訂定號誌、號訊及標誌	第一百四十四條　鐵路機構應依據號誌、號訊及	一、條次變更及文字略

之種類，與其顯示方式及對應之意義。	標誌之種類，訂定其顯示方式及對應之意義。	修。 二、考量鐵路系統特性不一，有關號誌、號訊及標誌之種類及其顯示方式與對應之意義，要求鐵路機構依其系統特性及運轉需求自行訂定，現行條文一般鐵路編有關明定號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義之第二十八條、第三十一條至第三十五條、第三十七條至第五十二條，均配合予以刪除。爰本條將「依據」修正為「訂定」用語，並酌修文字。 三、鐵路機構均依現行條文第一百七十六條，已於各自鐵路行車實施要點訂定。
	第二十七條　晝夜顯示方式各異之號誌，自日出起至日沒止，應按晝間之顯示方式顯示之；自日沒起至日出止，應按夜間之顯示方式顯示之。因天氣狀態，或在隧道、雪棚等處，依晝間之顯示方式所顯示之號誌難以辨認時，應按夜間之顯示方式顯示之。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第二十五條合併修正。
第二十五條　號誌、號訊及標誌之顯示方式以晝夜區分者，因天候、處所等狀況，致晝間之顯示方式無法清楚辨認時，應採夜間之顯示方	第一百四十五條　號誌、號訊及標誌之顯示方式以晝夜區分者，因天候、處所等狀況，致晝間之顯示方式無法清楚辨認時，應採夜間之顯	一、條次變更，內容未修正。 二、現行條文高速鐵路編第一百四十五條與現行條文一般鐵路編第

式。	示方式。 第二十七條　晝夜顯示方式各異之號誌，自日出起至日沒止，應按晝間之顯示方式顯示之；自日沒起至日出止，應按夜間之顯示方式顯示之。因天氣狀態，或在隧道、雪棚等處，依晝間之顯示方式所顯示之號誌難以辨認時，應按夜間之顯示方式顯示之。	二十七條合併修正。 三、本條規定應含括號誌、號訊及標誌，現行條文第二十七條僅就號誌顯示方式為規定，並未含括號訊及標誌，爰以現行條文第一百四十五條為主，刪除現行條文第二十七條。
	第二十八條　號誌之種類及顯示意義如下： 一、險阻號誌：列車或車輛應停於號誌顯示處所外方，如在無法停車之距離內，顯示險阻號誌時，應速即停車，非俟顯示進行之號誌、或接獲通告、或有引導，不得進行。 二、注意號誌：列車或車輛預知次一號誌為險阻號（在終點站無險阻號誌顯示時，為應停車之位置），得越過號誌之顯示處所注意進行。 三、減速號誌：列車或車輛得越過號誌之顯示處所按指定減低之速度進行。 四、平安號誌：列車或車輛得越過號誌之顯示處所進行。 五、引導號誌：列車應預知進路上有列車或車輛，得越過號誌之顯示處所進	一、本條刪除。 二、號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應之意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。

	行。 六、預告號誌：列車應預知主號誌機顯示之號誌，得越過號誌之顯示處所進行。 七、慢行號誌：列車或車輛應依指定之慢行速度，越過號誌之顯示處所進行。 八、慢行預告號誌：列車或車輛應預知次一號誌為慢行號誌，得越過號誌之顯示處所進行。 九、慢行解除號誌：列車或車輛越過號誌之顯示處所後，得解除所指定之慢行速度進行。 各鐵路機構得依其實際情形，對號誌之種類酌予增減，並明定其意義。	
	第二十九條　在應以號誌機或手作號誌顯示號誌之處所，如無號誌顯示或顯示不正確時，應視為對列車或車輛運轉上顯示最大限制之號誌。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第二十六條合併修正。
	第三十條　列車依自動閉塞號誌機之險阻號誌經一度停車後，該號誌機雖無指示進行之號誌顯示時，仍得越過該險阻號誌之顯示處所注意進行，準備隨時停車。	一、本條刪除。 二、本條所述有關「雖無指示進行之號誌顯示時，仍得越過該險阻號誌」一節，為確保行車安全，正常狀況下應不予允許，倘為號誌無法顯示或其顯示不正確時，應依修正條文第二十六條規定辦理，爰予刪除。
	第三十一條　依號誌機所顯示之號誌，應使接近	一、本條刪除。

	該號誌機之列車或車輛能在其緊急制軔距離以上之距離確認之。但下列號誌機所顯示之號誌，不在此限： 一、對停止列車或車輛顯示號誌之號誌機。 二、從屬號誌機及其主體號誌機。 三、臨時號誌機。	二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。
	第二節　固定號誌機	一、節名刪除。 二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「車輛及列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、本節現行條文有關明定一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義者，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，爰予刪除。
	第三十二條　固定號誌機分為主號誌機、從屬號誌機及號誌附屬機三種。 主號誌之類別如下： 一、進站號誌機：對進入站內之列車顯示號誌者。 二、出發號誌機：對由站開出之列車顯示號誌者。 三、閉塞號誌機：對進入閉塞區間之列車顯示號誌者。	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。

	四、引導號誌機：對引導進站或出站之列車顯示號誌者。 五、掩護號誌機：對通過必需防護地點之列車顯示號誌者。 六、調車號誌機：對調車車輛顯示號誌者。 從屬號誌機之類別如下： 一、遠距號誌機：從屬於進站號誌機或掩護號誌機，在其外方預告主體號誌機所顯示之號誌者。 二、通過號誌機：從屬於出發號誌機在其外方預告主體號誌機之號誌顯示指示列車可否通過者。 三、號誌預告機：係設於自動區間、中央控制區間或繼電、電氣聯動裝置之進站、出發或掩護號誌機外方，預告各該號誌機所顯示號誌情形者。 號誌附屬機之類別如下： 一、進路表示機：附屬於進站號誌機、出發號誌機或調車號誌機，對列車或車輛表示其進路者。 二、進路預告機：附屬於進站號誌機、出發號誌或閉塞號誌機，對列車預告次一進站號誌機或出發號誌機所顯示之進路者。	
	第三十三條　固定號誌機	一、本條刪除。

	之號誌顯示方式如下： 一、進站號誌機、出發號誌機、閉塞號誌機及掩護號誌機；	二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。

方式 / 種類	顯示方式			
	三位式	二位式		
	色燈式	色燈光	臂木式	
			晝間	夜間
險阻號誌	紅燈光或紅色閃光	紅色燈光	臂木水平	紅色燈光
注意號誌	橙黃色燈光			
減速號誌	上位紅色燈、下位橙黃色燈或上位紅色燈、下位橙黃色閃光燈或兩個重宜燈黃色燈光或橙黃色閃光燈			
平安號誌	綠色燈光	綠色燈光	臂木左下斜四十五度	綠色燈光

二、引導號誌機

方式 / 種類	顯示方式
	燈列式
引導號誌	白色燈列左下斜四十五度

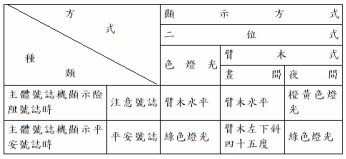
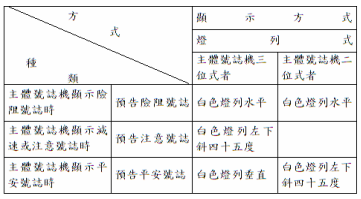
三、調車號誌機

方式 / 種類	顯示方式			
	三位式	二位式		
	燈列式	燈列光	臂木式	
			晝間	夜間
險阻號誌	白色燈列水平	白色燈列水平	臂木水平	紅色燈光
注意號誌	白色燈列左下斜四十五度			
平安號誌	白色燈列垂直	白色燈列左下斜四十五度	臂木左下斜四十五度	綠色燈光

四、遠距號誌機

方式 / 種類	顯示方式			
	三位式	二位式		
	色燈式	色燈光	臂木式	
			晝間	夜間
主體號誌機顯示險阻號誌時	注意號誌	橙黃色燈光	橙黃色燈光	臂木水平	橙黃色燈光
主體號誌機顯示注意或平安號誌時	平安號誌	綠色燈光	綠色燈光	臂木左下斜四十五度	綠色燈光

五、通過號誌機

	 六、號誌預告機 	
	第三十四條　臂木式之臂木式樣如下： 一、主體號誌機之臂木為長方形，正面為紅色，靠近臂端有白色線一條，與臂端平行。 二、遠距號誌機及通過號誌機之臂木，其臂端分別為魚尾形及斧形，正面均為橙黃色，靠近臂端有黑色線一條，與臂端平行。 使用號誌附屬機時，應訂定表示方式。	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。
	第三十五條　在同一處所，使用同一種類二以上之號誌機顯示號誌時，應訂定號誌機配列方式，以表示所轄路線。 在同一處所，將二以上之號誌機上下配列顯示方式，其顯示方式，如係三位式者，不得將各該號誌機垂直配裝。	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。
	第三十七條　固定號誌機應以顯示對列車或車輛運轉上最大限制之號誌	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊

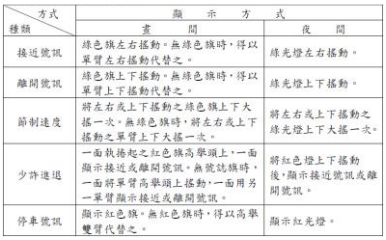
	為定位。但施行自動閉塞式或中央控制行車制區間之固定號誌機，得以顯示平安號誌為定位。	及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。
	第三十八條　主號誌機之防護區域如有障礙時，不得顯示對列車或車輛指示進行之號誌。	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。
	第三十九條　出發號誌機除施行自動閉塞式及中央控制行車制之區間外，非俟該列車之閉塞辦理完畢後，不得顯示平安號誌。	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。
	第四十條　三位式號誌機在其防護區域內之號誌機未顯示注意號誌前，不得顯示平安號誌。	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。
	第四十一條　遠距號誌機或通過號誌機在主體號誌機未顯示平安號誌前，不得顯示平安號誌。 遠距號誌機或通過號誌機與同一進入路線之進站號誌機、出發號誌機、閉塞號誌機或掩護號誌機設於同一處所	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。

	時，在各該號誌機未顯示平安號誌前，不得顯示平安號誌。 號誌預告機在主體號誌機未顯示平安號誌前，不得顯示預告平安號誌；在主體號誌機未顯示減速或注意號誌前，不得顯示預告減速或注意號誌。	
	第四十二條　進路表示機在附裝該表示機之號誌機未顯示指示進行之號誌前，不得表示進路；進路預告機在附裝該表示機之號誌機及次一號誌機未顯示指示進行之號誌前，不得預告進路。	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。
	第三節　臨時號誌機	一、節名刪除。 二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「車輛及列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、本節現行條文有關明定一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義者，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，爰予刪除。
	第四十三條　臨時號誌機之種類如下： 一、慢行號誌機：對列車或車輛顯示慢行號誌者。 二、慢車預告號誌機：從屬於慢行號誌	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路

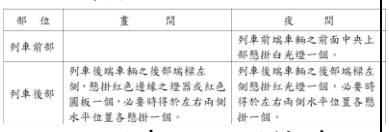
<table>
<tr>
<td></td>
<td>機對列車或車輛顯示慢行預告號誌者。
三、慢行解除號誌機：
對由慢行區域駛出之列車或車輛顯示慢行解除號誌者。</td>
<td>機構自行訂定，本條爰予刪除。</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>第四十四條　臨時號誌機之號誌顯示方式如下：
<table>
<tr><th rowspan="2">方式
種類</th><th colspan="2">顯示方式</th></tr>
<tr><th>晝間</th><th>夜間</th></tr>
<tr><td>慢行號誌</td><td>白色邊緣之橙黃色圓板</td><td>橙黃色燈</td></tr>
<tr><td>慢行預告號誌</td><td>三個黑色鱗形之白色三角板</td><td>三個黑色鱗形之白色燈光</td></tr>
<tr><td>慢行解除號誌</td><td>白色邊緣之綠色圓板</td><td>綠色燈光</td></tr>
</table>
臨時號誌機之夜間顯示方式，如依列車前部標誌燈光之反射，能確認號誌顯示之裝置者，得依晝間之顯示方式顯示之。</td>
<td>一、<u>本條刪除</u>。
二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>第四十五條　路線或電車線路因故不能按所定速度運轉列車或車輛時，應將要旨通知有關人員，依臨時號誌顯示號誌。
慢行號誌機應表明慢行速度。</td>
<td>一、<u>本條刪除</u>。
二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>第四節　手作號誌</td>
<td>一、<u>節名刪除</u>。
二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。
三、本節現行條文有關明定一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義者，已於修正條文</td>
</tr>
</table>

		第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，爰予刪除。
	第四十六條　手作號誌之顯示方式如下：  手作號誌所使用之號誌旗及號誌燈，應在距離四百公尺以上之地點能確認其顯示。	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。
	第四十七條　有下列情事之一時，依手作號誌顯示號誌： 一、進站號誌機或出發號誌機發生故障，不能顯示號誌時。 二、列車停站位置未標明時。 三、施行列車防護時。 四、使列車或車輛慢行，不能依臨時號誌機顯示號誌時。 五、在未設號誌機之處所，使列車停車時。 依前項第一款之規定，顯示平安號誌或依前項第四款之規定，顯示慢行號誌時，應將要旨通知有關人員後始得顯示之。	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。
	第四十八條　特殊號誌係指遇有緊急狀況以發焰號誌之焰管噴出紅色火焰代替為顯示險阻號誌，使運轉中列車發現而緊急停車之顯示方式。 發焰號誌之焰管所噴出之紅色火焰，應具	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條

	有連序續發焰五分鐘以上之功能，並使距離六百公尺以上地點來之列車能明顯望見並確認。	爰予刪除。
	第四十九條　有下列情事之一，依手作險阻號誌尚未能達到確認之程度時，應依特殊號誌顯示號誌： 一、施行列車防護時。 二、因天氣狀態，進站號誌所顯示之險阻號誌難於辨認時。 三、未設號誌機之處所使列車停車時。	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。
	第五節　號訊	一、節名刪除。 二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、本節現行條文有關明定一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義者，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，爰予刪除。
	第五十條　列車遇有下列情事之一時，應鳴放規定之號訊： 一、軌距七百六十二公厘之鐵路列車開始運轉時，適度汽笛一聲。 二、警告危險時：短急汽笛數聲。 三、通知接近時：長緩汽笛一聲。	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。



<table>
<tr><td></td><td>四、發生緊急事故時：
短急汽笛數聲，
長緩汽笛一聲。</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>第五十一條　調車號訊之顯示方式如下：
<table>
<tr><td rowspan="2">方式
種類</td><td colspan="2">顯　示　方　式</td></tr>
<tr><td>晝　間</td><td>夜　間</td></tr>
<tr><td>接近號訊</td><td>綠色旗左右搖動。無綠色旗時，得以單臂左右搖動代替之。</td><td>綠光燈左右搖動。</td></tr>
<tr><td>離開號訊</td><td>綠色旗上下搖動。無綠色旗時，得以單臂上下搖動代替之。</td><td>綠光燈上下搖動。</td></tr>
<tr><td>節制速度</td><td>將左右或上下搖動之綠色旗上下大搖一次。無綠色旗時，將左右或上下搖動之單臂上下大搖一次。</td><td>將左右或上下搖動之綠光燈上下大搖一次。</td></tr>
<tr><td>少許進退</td><td>一面執捲起之紅色旗高舉頭上，一面顯示接近或離開號訊。無號誌旗時，一面將單臂高舉頭上搖動，一面用另一單臂顯示接近或離開號訊。</td><td>將紅色燈上下搖動後，顯示接近號訊或離開號訊。</td></tr>
<tr><td>停車號訊</td><td>顯示紅色旗。無紅色旗時，得以高舉雙臂代替之。</td><td>顯示紅光燈。</td></tr>
</table></td><td>一、本條刪除。
二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。</td></tr>
<tr><td></td><td>第五十二條　有下列情事之一時，應依號訊顯示之：
一、使列車由站開車時。
二、為處理旅客貨物指示列車停車位置時。
三、值乘於推進運轉列車最前端車輛之人員，對操縱動力車之人員作運轉上必要之聯絡時。
四、禁止移動檢查修理之車輛時。
五、辦理號誌機或顯示調車號訊之人員與辦理轉轍器之人員間聯絡有關事宜時。
六、試驗列車貫通氣軔機時。</td><td>一、本條刪除。
二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。</td></tr>
<tr><td></td><td>第六節　標誌</td><td>一、節名刪除。
二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。
三、本節現行條文有關明</td></tr>
</table>

		定一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義者，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，爰予刪除。
	第五十三條　列車應懸掛下列標誌：  列車退行運轉時之列車標誌，應保持列車退行前所懸掛之標誌。	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。 三、第二項退行運轉時之列車標誌懸掛規定，移列至修正第二十八條後段。
	第五十四條　調車用之動力車，夜間應在前部及後部各懸掛紅光燈一個。但已懸掛前條規定之前部標誌時，不在此限。	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。
	第五十五條　有下列情事之一時，應由各鐵路機構視實際情況設置標誌表示之： 一、轉轍器之開通方向。 二、在未設固定號誌機之處所，列車或車輛之停車位置。 三、自動閉塞號誌機。 四、電氣化區間必要之處所。	一、本條刪除。 二、一般鐵路號誌、號訊及標誌之種類，與其顯示方式及對應意義，已於修正條文第二十四條規定由鐵路機構自行訂定，本條爰予刪除。

	五、軌道之終端。	
第二十六條　號誌顯示裝置發生故障時，應顯示對列車或車輛運轉上最大限制之號誌，或不顯示號誌。 號誌無顯示或顯示不正確時，應視為對列車或車輛運轉上顯示最大限制之號誌。	第三十六條 固定號誌機發生故障時，應顯示對列車或車輛運轉上最大限制之號誌，或不顯示號誌。 第二十九條　在應以號誌機或手作號誌顯示號誌之處所，如無號誌顯示或顯示不正確時，應視為對列車或車輛運轉上顯示最大限制之號誌。 第一百四十六條 號誌無法顯示或其顯示不明確時，應視同已顯示險阻號誌。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文一般鐵路編第三十六條與第二十九條及現行條文高速鐵路編第一百四十六條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、現行條文第三十六條有關號誌顯示裝置發生故障時，應顯示之狀況，修正為第一項。有關「固定號誌機」依各鐵路系統有不同形式，文字修正為「號誌顯示裝置」。 四、現行條文第二十九條修正移列為修正條文第二項。刪除「在應以號誌機或手作號誌顯示號誌之處所」之適用限制，並將「如無號誌」顯示，文字修正為「號誌無」顯示。 五、現行條文第一百四十六條所稱險阻號誌，即為最大限制之號誌。
第二十七條　調車人員應先確認供調車之進路安全後，始得顯示調車號訊。	第一百四十七條　調車人員應先確認供調車之進路安全後，始得顯示調車號訊。	一、條次變更，內容未修正。 二、現行條文規定於高速鐵路編，因可適用各鐵路機構，爰保留現行條文要求。
第二十八條　列車編組完畢或折返前，應確認其	第一百五十一條　列車編組完畢，應確認其前、	一、條次變更及文字修

前、後端標誌完備，且於前、後端顯示不同標誌。於行車方向之前端顯示前部標誌，後端顯示後部標誌。但退行運轉與推進運轉時，不在此限。 前項確認應由鐵路機構作成紀錄，備供交通部隨時查核。	後端標誌完備。其確認應由鐵路機構當值人員作成紀錄，備供主管機關隨時查核。 第五十三條第二項　列車退行運轉時之列車標誌，應保持列車退行前所懸掛之標誌。 第六十一條　列車編組完畢，應掛完備之標誌。 第一百四十八條　列車應於前、後端顯示不同標誌。於行車方向之前端顯示前部標誌，後端顯示後部標誌。但退行運轉與推進運轉時，不在此限。	正。 二、現行條文高速鐵路編第一百五十一條、第一百四十八條與現行條文一般鐵路編第五十三條第二項、第六十一條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、第一項除於列車編組完畢時應確認前、後端標誌完備外，新增「或折返前」規範列車於端末站或折返站折返時仍應確認前、後端標誌完備。另現行條文第一百四十八條移列第一項後段。 四、為確認作業落實執行及課予確認者應盡之責，現行條文第一百五十一條後段有關鐵路機構當值人員作成紀錄之要求移列至第二項。又考量實務上進行確認標誌作業非限定以人工方式辦理，爰不另為規定，得由鐵路機構自行訂定。
第二節　列車編組	第一節　列車編組	一、節次修正。 二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「車輛與列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、「列車編組」一節係

		整併現行條文一般鐵路編之第四章「運轉」之「列車編組」及高速鐵路編之第三章「運轉」之「列車編組」等節之相關條文。
	第五十六條　列車之最大聯掛車數，應按照動力車之牽引力、路線區間之設施狀況、車架及連結點之強度規定之。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第二十九條合併修正。
第二十九條　鐵路機構應按照路線區間之設施狀況及對應於車輛之性能、構造及強度，規定列車之最大聯掛長度或重量。	第一百四十九條　鐵路機構應按照路線區間之設施狀況及對應於車輛之性能、構造及強度，規定列車之最大聯掛車輛數。 第五十六條　列車之最大聯掛車數，應按照動力車之牽引力、路線區間之設施狀況、車架及連結點之強度規定之。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文高速鐵路編第一百四十九條與現行條文一般鐵路編第五十六條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、修正條文車輛性能、構造及強度，可涵括現行條文一般鐵路編第五十六條有關動力車之牽引力、車架及連結點之強度。 四、現行條文第一項後段所稱最大聯掛「車輛數」，應考量列車聯掛重量所產生之最大「牽引噸數」及月台或路線有效長度限制，依鐵路機構實務作法及行車運轉安全之需，爰修正為「長度或重量」。
	第五十七條　列車氣軔必須全部貫通。但遇有特殊情事時，不在此限。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第三十條合併修

	無貫通氣韌機之列車，應按列車重量配置相當數量設有手韌之車輛。	正。
第三十條　列車氣韌須全部貫通，且應於編組完畢出發前進行韌機試驗，並確認其作用。 無貫通氣韌機之列車，應按列車重量配置相當數量設有手韌之車輛。配置其他型式韌機之車輛，應確認其足供列車煞停。 前二項確認應由鐵路機構當值人員作成紀錄，備供交通部隨時查核。	第一百五十二條　列車韌機須全部貫通，且應於編組完畢出發前進行韌機試驗，並確認其作用。列車因故障而致部分車輛之韌機無法作用時，應依故障車軸佔該列車之全部車軸比例，限制其運轉速度，但最前部或最後部車輛之韌機無法作用時，列車不得運轉。但有緊急狀況者，不在此限。 前項確認應由鐵路機構當值人員作成紀錄，備供主管機關隨時查核。 車輛中有韌機故障者，鐵路機構應於前項紀錄載明列車編號、故障韌機之數量及所在位置，並應每月彙報主管機關備查。 第五十七條　列車氣韌必須全部貫通。但遇有特殊情事時，不在此限。 無貫通氣韌機之列車，應按列車重量配置相當數量設有手韌之車輛。 第六十二條　列車編組完畢，開車前應施行氣韌試驗，確認其作用。如係無貫通氣韌機之列車，應確認配置手韌機數量及作用。 第七十三條　列車之一部或全部氣韌機，不能貫通使用時，車長或管理手韌機人員，應依下列	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文高速鐵路編第一百五十二條與現行條文一般鐵路編第五十七條、第六十二條及第七十三條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、基於各鐵路機構內部規定性質，所稱氣韌貫通方式應由鐵路機構自行訂定；至有關無貫通氣韌機之列車應採取其他煞停方式，已於修正條文第二項規定。現行條文第七十三條，如運轉中之列車之一部或全部氣韌機，不能貫通使用時，車長或管理手韌機人員應依相關規定辦理操作，係屬內部規定性質，無須於法規訂定。 四、現行條文第一百五十二條第一項後段，有關列車因故障而致部分車輛之韌機無法作用時之處置，及最前部或最後部車輛之韌機無法作用時，列車不得運轉之要求移列至修正條文第四十五條第一項後段。

	規定辦理： 一、值乘列車，應確認手軔機之機能。 二、列車駛抵下坡度路線，應視需要將手軔機適度擰緊。 三、列車停車時，應將手軔機擰緊，停止後放鬆之。但在有坡度之路線；應於開車時始得放鬆之。 四、列車停車後欲摘解機車時，應將留置車輛之手軔機擰緊，必要時並使用阻輪器以防轉動。	五、現行條文第二項「主管機關」，按本法及其子法所稱主管機關係指交通部，爰修正為「交通部」，以茲明確。 六、現行條文第三項原適用高速鐵路編，為考量高速鐵路係新引進之系統，有其高速度運轉之營運特性，於高鐵營運通車初期，對於監督鐵路機構列車軔機（煞車系統）故障情形訂有彙報要求。查列車完成編組進入正線運轉前，對車輛之主要部份及列車功能進行檢查（包括軔機），已於修正條文第十七條規定應作成紀錄，備供交通部隨時查核，並適用所有鐵路機構。另列車行駛中倘發生軔機故障情事，依現行條文第一百二十二條之六規定屬車輛故障行車異常事件，需按月彙報，爰本項予以刪除。
	第五十九條　列車後端（推進時為前端）應掛守車、並派員值乘。但經鐵路局指定之列車，不在此限。 特殊構造之車輛或損壞之車輛不能掛於列車中部者，除旅客列車外，得限以一輛聯掛於	一、本條刪除。 二、守車設置目的主要在於緊急狀況下（如車輛分離），得由列車駕駛以外之車長等隨車人員藉由操作制軔閥，以達到緊急制軔

	守車之後部。	之目的。惟以目前國內鐵路車輛科技發展現況，各車輛之韌機氣韌均互相貫通，當遇車輛分離緊急狀況時，如於長陡坡因故造成車輛分離之情事，列車自動韌機裝置為基礎韌機，即因車輛分離時，該編組列車所有車輛因韌管被拉斷開通大氣而減壓，經輔助風缸推動韌缸作動緊韌（閘瓦壓附車輪踏面），使列車停車，此自動韌機裝置具有足供列車煞停之運作機制。查英國、美國、德國及日本等先進國家均已取消應掛守車、並派員值乘之規定，爰本條予以刪除。
第三十一條　運送旅客之列車駕駛室以外車輛，應有於緊急狀況下，足供列車煞停之操作裝置。		一、本條新增。 二、為提升運送旅客之列車營運安全，該列車駕駛室以外之車輛，於緊急狀況下，應有足供列車煞停之操作裝置，爰增訂本條。查目前各鐵路機構旅客列車均已配置。
第三十二條　裝載火藥類、易燃類及其他危險品貨車之車輛，不得聯掛於運送旅客之列車。 裝載火藥類、易燃類及其他危險品貨車之聯掛規定，由各鐵路機	第六十條　裝載火藥類、易燃類及其他危險物品之車輛，除危險品罐車及易燃類篷車外，聯掛於列車時，對旅客乘用之車輛及動力車，應隔以空車或裝有其他貨物	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文第一項有關允許裝載危險物品之車輛聯掛於旅客乘用之列車，仍存有公共

構另定之。	之車輛。 裝載火藥類、易燃類及其他危險品貨車之聯掛辦法由各鐵路機構另訂之。	安全之疑慮，為維護旅客列車運送之安全，參酌臺鐵局行車實施要點第二條對於「旅客列車」之定義，爰修正第一項後段明定危險品不得聯掛於運送旅客之列車。 三、現行條文第二項，有關另定裝載火藥類、易燃類及其他危險品貨車之聯掛辦法，其中「辦法」一詞屬中央法規標準法之法定用詞，為避免產生疑義，爰修正為「規定」，並配合酌修後段文字。
	第六十一條　列車編組完畢，應掛完備之標誌。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第二十八條合併修正。
	第六十二條　列車編組完畢，開車前應施行氣軔試驗，確認其作用。如係無貫通氣軔機之列車，應確認配置手軔機數量及作用。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第三十條合併修正。
第三節　車輛及列車運轉	第二節　列車運轉	一、節次變更，節名修正。 二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「車輛及列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、本節節名原參照高速

		鐵路編訂定，經檢討修正條文本節內容，除列車外，應含括車輛部分，爰節名修正為「車輛及列車運轉」。 四、「車輛及列車運轉」一節係整併現行條文一般鐵路編之第四章「運轉」之「列車運轉」、「調車」、「轉轍之處理」及第五章「閉塞」之「通則」、「常用閉塞式」、「代用閉塞式」、「閉塞準用法」及高速鐵路編之第三章「運轉」之「車輛、列車之運轉與保安」等節之相關條文。
	第六十三條　列車之運轉，應依號誌之顯示辦理。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第三十三條合併修正。
第三十三條　車輛及列車之運轉，應依號誌、號訊及標誌之顯示辦理。	第一百五十三條　車輛及列車之運轉，應依號誌、號訊及標誌之顯示辦理。 第六十三條　列車之運轉，應依號誌之顯示辦理。	一、條次變更，內容未修正。 二、現行條文高速鐵路編第一百五十三條與現行條文一般鐵路編第六十三條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、現行條文第六十三條規定僅適用列車，並未含括車輛，爰以現行條文第一百五十三條為主，刪除現行條

		文第六十三條。
第三十四條　車輛非經組成列車，不得在站外正線運轉。但調車時不在此限。	第六十四條　車輛非經組成列車，不得在站外正線運轉。但調車時不在此限。 第一百五十四條　第六十四條之規定，於高速鐵路運轉準用之。	一、條次變更，內容未修正。 二、現行條文規定於一般鐵路編，配合與高速鐵路編規定整合，爰將現行條文第一百五十四條於高速鐵路準用本條之規定合併修正，保留現行條文規定。
	第六十五條　旅客列車及混合列車，應嚴守規定時刻，不得提早開車。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第三十五條合併修正。
	第六十六條　列車運行紊亂時，應視列車等級、行程、銜接等，施行運轉整理，盡力恢復列車準點。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第三十五條合併修正。
第三十五條　運送旅客之列車於站之出發、通過及到達時刻，應依排定之時刻辦理。列車運轉紊亂時，應施行運轉整理，盡力恢復準點運轉。	第一百五十九條　列車於站之出發、通過及到達時刻，應依排定之時刻辦理。列車運轉紊亂時，應施行運轉整理，盡力恢復準點運轉。 第六十五條　旅客列車及混合列車，應嚴守規定時刻，不得提早開車。 第六十六條　列車運行紊亂時，應視列車等級、行程、銜接等，施行運轉整理，盡力恢復列車準點。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文一般鐵路編第六十五條、第六十六條與現行條文高速鐵路編第一百五十九條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、原規定僅適用高速鐵路，為確保行車安全，參酌臺鐵局行車實施要點第二條對於「旅客列車」之定義，爰將「列車」修正為「運送旅客之列車」，且包括現行條文第六十五條規定載有旅客之混合列車，以適用所有鐵路機

		構。
	第六十七條　區分列車運轉方向之複線區間，應依左側路線運轉列車。但有下列情事之一時，不在此限： 一、在站內運轉時。 二、站與站外側線間運轉時。 三、運轉工程列車、救援列車或排雪列車時。 四、退行運轉時。	一、本條刪除。 二、涉及列車運轉方向，應視技術及實務所需，由鐵路機構自行決定是否訂定，無須於法規訂定，爰予刪除。
第三十六條　車輛之運轉，應依據中央行車控制設備或站負責列車運行管理者之指示，以調車方式進行。	第一百五十六條　車輛之運轉，需依據中央行車控制設備或站負責列車運行管理者之指示，以調車方式進行。	一、條次變更，並酌作文字修正，將「需」字修正為「應」。 二、現行條文規定於高速鐵路編，一般鐵路無中央行車控制設備者，仍應依站負責列車運行管理者之指示辦理。
第三十七條　車輛及列車之駕駛室，除值勤駕駛人員及依規定執行業務人員外，其他人員非經申請鐵路機構同意，不得進入。 前項人員之管理、申請及同意等事項，由鐵路機構另定之。		一、本條新增。 二、查鐵路機構過去曾發生未經同意之人員進入駕駛室致駕駛分心造成行車事故事件，為維行車安全，增訂第一項，鐵路機構所屬車輛或列車之駕駛室，除特定人員外，未經申請鐵路機構同意，其他人員不得進入之要求。 三、第一項所稱「依規定執行業務人員」含列車長、排除車輛故障維修人員及督導人員等，另「其他人員」則須向鐵路機構申請

		同意（含外賓經獲准同意者）。 四、第二項係要求鐵路機構應就第一項進入車輛及列車之駕駛室的人員，訂定管理、申請及同意等規定，俾避免駕駛分心，以維行車安全。
	第五十八條　列車編組，動力車應掛於列車前端。但有下列情事之一時，不在此限。 一、路線或列車發生障礙時。 二、運轉救援列車時。 三、運轉工程列車時。 四、站與站外側線間運轉列車時。 五、加掛輔助動力車運轉時。 六、有特殊情事時。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第三十八條合併修正。
第三十八條　駕駛工作須在列車行進方向最前部車輛之駕駛室辦理。但下列情形已採取必要之防護措施時，不在此限： 一、退行運轉。 二、作為救援列車運轉。 三、運轉工程列車。 四、車輛故障。 五、推進運轉。 六、調車。	第一百六十三條　駕駛工作須在列車行進方向最前部車輛之駕駛室辦理。但下列情形已採取必要之防護措施時，不在此限： 一、退行運轉時。 二、作為救援列車運轉時。 三、運轉工程列車時。 四、車輛故障時。 第五十八條　列車編組，動力車應掛於列車前端。但有下列情事之一時，不在此限。 一、路線或列車發生障礙時。 二、運轉救援列車時。 三、運轉工程列車時。 四、站與站外側線間運轉列車時。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文高速鐵路編一百六十三條與現行條文一般鐵路編第五十八條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、現行條文第五十八條因應鐵路系統技術進步，動力車已不限制掛於列車前端，爰規定駕駛工作須在列車行進方向最前部車輛之駕駛室辦理，除外情形除現行條文第一百六十三條第一項第一款至第四款外，因應鐵路實務需要，增

	五、加掛輔助動力車運轉時。 六、有特殊情事時。	列第五款「推進運轉」、第六款「調車」。
	第六十八條　列車有下列情事之一時，得退行運轉： 一、工程列車、救援列車或排雪列車在工作上有必要時。 二、路線、電車線路或車輛發生障礙時。 依前項規定退行運轉時，應作保持安全之必要措施。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第三十九條合併修正。
第三十九條　列車不得退行運轉。但下列情形已採取必要之安全防護措施時，不在此限： 一、工程列車或救援列車在工作上有必要。 二、發現路線或車輛有影響行車之障礙。 三、為進行設施或車輛之試驗。 四、調車。 五、報經交通部同意之特殊情事。	第一百六十四條　列車不得退行運轉。但下列情形已採取必要之防護措施時，不在此限： 一、工程列車或救援列車於工作上有必要時。 二、發現路線、電車線路或車輛有影響行車之障礙時。 三、為進行設施或車輛之試驗時。 第六十八條　列車有下列情事之一時，得退行運轉： 一、工程列車、救援列車或排雪列車在工作上有必要時。 二、路線、電車線路或車輛發生障礙時。 依前項規定退行運轉時，應作保持安全之必要措施。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文高速鐵路編第一百六十四條與現行條文一般鐵路編第六十八條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、查鐵路修建養護規則第三章「鐵路路線之養護」之第二節「電力設備之養護」與第五章「高速鐵路養護」之第二節「電力設備」含括「電車線」，爰「電車線路」同屬本規則「路線」範疇。爰刪除現行條文第一百六十四條第二款「電車線路」文字。 四、對於不得退行運轉之特殊情形，增訂需採取必要之安全防護措

		施，始得運轉。另因鐵路實務需要，增加第一項第四款「調車時」。至站內列車退行微調停車位置及因故過站不及停車時，經採取必要之安全防護措施，確認退行無礙後進行退行運轉，亦屬前述調車方式之一。 五、增加第五款「報經交通部同意之特殊情事者」，例如因貨物輸運需要，於站與站外正線分歧之側線間運轉列車，需以退行運轉將貨物車輛編組輸送至專用側線時。 六、另如因旅客需緊急救護、民眾或列車受外部危害或有受危害之虞等，而必須執行退行運轉者，其屬因避免緊急危難而出於不得已之行為，依行政罰法第十三條規定本得不予處罰，爰不另於但書規定。
	第六十九條　當二以上之列車到達或開出，有互相妨礙進路之虞時，不得使其同時運轉。但實施中央控制行車制之區間，不在此限。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第四十條合併修正。
第四十條　當二以上列車或車輛到離站時，有相互妨害進路之虞者，不得使其同時運轉。	第一百六十五條　當二以上列車或車輛到離站時，有相互妨害進路之虞者，不得使其同時運轉。	一、條次變更，內容未修正。 二、現行條文高速鐵路編第一百六十五條與現

	第六十九條　當二以上之列車到達或開出，有互相妨礙進路之虞時，不得使其同時運轉。但實施中央控制行車制之區間，不在此限。	行條文一般鐵路編第六十九條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、現行條文第六十九條但書有關實施中央行車控制之區間，實務運作上不會發生此情事，爰予刪除。
第四十一條　站間中途停車之列車，應速作列車防護措施。但以兩站間為單一閉塞區間者，不在此限。 前項列車在已請求救援列車或接獲救援列車駛來之通知時，於該救援列車未到達前，不得移動停車位置；搶修路線之工程列車或車輛，於該區間另有其他工程列車進入時，亦同。 前二項列車防護措施之相關規定，由鐵路機構另定之。	第七十條　在施行自動閉塞式、中央控制行車制或閉塞準用法之區間運轉之列車，於站間中途停車時，應速作列車防護。但攜帶路牌或有嚮導員、傳令員隨乘者，不在此限。 第七十二條　站間中途停車之列車，如已請求救援列車時，在該救援列車未到達前，不得移動停車位置；搶修路線之工程列車，獲知該區間另有其他工程列車運轉時，亦同。 前項列車，對救援列車或工程列車駛來之方向，在距二百公尺以上之地點，應以手作號誌或發焰號誌，顯示險阻號誌。 第一百六十八條　站間中途停止之列車，在已請求救援列車或接獲救援列車駛來之通知時，於該救援列車到達前，不得移動其停止位置。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文一般鐵路編第七十條、第七十二條與高速鐵路編第一百六十八條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、第一項係依現行條文第七十條及第一百六十八條，對於站間中途停車之列車，為確保行車安全，應速作列車防護措施。站間中途停車之列車，倘系統保安方式即可達到列車防護之目的，視為已施作列車防護措施；同項後段但書規定，有關攜帶路牌或有嚮導員、傳令員隨乘者，屬鐵路機構施行保安方式時使用設備或人員之名稱，爰改以兩站間為單一閉塞區間者，以符實需，爰予修正。 四、第二項係現行條文第七十二條第一項規定

		移列，並酌修文字。 五、第三項新增要求鐵路機構應訂定前二項列車防護措施之相關規定，並適用所有鐵路機構。
	第七十二條　站間中途停車之列車，如已請求救援列車時，在該救援列車未到達前，不得移動停車位置；搶修路線之工程列車，獲知該區間另有其他工程列車運轉時，亦同。 前項列車，對救援列車或工程列車駛來之方向，在距二百公尺以上之地點，應以手作號誌或發焰號誌，顯示險阻號誌。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第四十一條合併修正。 三、現行條文第二項，屬鐵路機構內部規定，各鐵路機構行車方式不同，其列車防護亦有所不同，但最高原則仍須確保列車安全無虞，爰予刪除。
	第一百六十八條　站間中途停止之列車，在已請求救援列車或接獲救援列車駛來之通知時，於該救援列車到達前，不得移動其停止位置。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第四十一條合併修正。
	第七十一條　施行自動閉塞式、中央控制行車制或閉塞準用法之列車，在站間之中途接近先開列車時，應即停車，非經確認先開之列車已進行相當時間後，不得進行。	一、本條刪除。 二、為確保行車安全，鐵路機構應遵守修正條文第四十一條及第四十四條規定，倘有特殊之情事，由鐵路機構依第四十四條辦理，爰予刪除。
	第七十三條　列車之一部或全部氣軔機，不能貫通使用時，車長或管理手軔機人員，應依下列規定辦理： 一、值乘列車，應確認手軔機之機能。 二、列車駛抵下坡度路	一、本條刪除。 二、現行條文規定於一般鐵路編，就運轉中之列車之一部或全部氣軔機，不能貫通使用時，車長或管理手軔機人員應依相關規定

	線，應視需要將手軔機適度擰緊。 三、列車停車時，應將手軔機擰緊，停止後放鬆之。但在有坡度之路線；應於開車時始得放鬆之。 四、列車停車後欲摘解機車時，應將留置車輛之手軔機擰緊，必要時並使用阻輪器以防轉動。	辦理操作，係屬內部規定性質，決定是否訂定，無須於法規訂定。至有關無貫通氣軔機之列車，已於修正條文第三十條規定應由鐵路機構另行採取其他足供列車煞停方式，本條爰予刪除。
	第九十二條　正線應劃分閉塞區間。但站內正線，除施行自動閉塞式或中央控制行車制外，得不作為閉塞區間。 前項劃分閉塞區間之地點如下： 一、施行自動閉塞式或中央控制行車制區間，為出發號誌機、閉塞號誌機、掩護號誌機及進站號誌機。 二、施行前款以閉塞式區間為站界。	一、本條刪除。 二、第一項規定移列修正條文第四十二條合併修正。 三、第二項規定劃分閉塞區間之地點，屬鐵路機構內部規定由鐵路機構自行訂定，爰予刪除。
	第九十五條　閉塞區間之列車運轉，應施行常用閉塞式。 因閉塞裝置或路線發生故障或閉塞區間劃分、合併等。不能施行常用閉塞式時，應施行代用閉塞式。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定，爰予刪除。
第四十二條　正線應劃分閉塞區間。 列車之運轉，應施行常用保安方式；其於	第一百五十七條　列車之運轉，應採具有自動列車控制設備之保安方式。但於前述設備失效	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文高速鐵路編

高速鐵路列車應採具有自動列車控制設備之常用保安方式。不能施行常用保安方式時，得依代用保安方式運轉。 於緊急狀況下，無法依前項規定之保安方式運轉時，得在前方視野能見之情況下，以列車駕駛能及時停車之速度運轉。 第一項閉塞區間之劃分及前二項列車運轉方式之相關規定，由鐵路機構另定之。	時，得依代用保安方式運轉。 於緊急狀況下，無法依前項規定之保安方式運轉時，得在前方視野能見之情況下，以列車駕駛能及時停車之速度運轉。 鐵路機構應訂定前二項運轉方式之相關規定。 鐵路機構於列車有依第一項但書或第二項規定運轉之情事時，應作成事件調查報告，報請主管機關備查。 第九十二條第一項　正線應劃分閉塞區間。但站內正線，除施行自動閉塞式或中央控制行車制外，得不作為閉塞區間。 第九十五條　閉塞區間之列車運轉，應施行常用閉塞式。 因閉塞裝置或路線發生故障或閉塞區間劃分、合併等。不能施行常用閉塞式時，應施行代用閉塞式。	第一百五十七條與現行條文第九十二條第一項、第九十五條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、現行條文第九十二條第一項移列為修正條文第一項；惟但書規定所稱站內正線，係指以車站為全系統正線劃分閉塞區間之劃分點，並無違反正線應劃分閉塞區間原則之問題，爰予刪除。 四、現行條文一般鐵路編所稱「閉塞方式」與高速鐵路編「保安方式」，依修正條文第二條第九款所稱「保安方式」泛指列車所施行之運轉方式，一致以「保安方式」稱之。 五、閉塞區間之劃分及其列車運轉方式，由各鐵路機構依其系統設備自行定之，惟應訂有常用保安方式及代用保安方式。 六、現行條文第一百五十七條第四項要求發生第一項但書或第二項規定運轉之情事屬一百零一年增修第一百二十二條之三（即修正條文第六十二條）第一項第十一款「運轉保安裝置故障」之

		行車異常事件，因同次增修第一百二十二條之六（即修正條文第六十五條）規定，發生時應按月填具行車事故事件月報表提報交通部，含括發生時間、地點、事故種類、處置過程及原因分析、檢討改進事項...等，已針對報告事項進一步要求，爰予刪除。
第四十三條　高速鐵路發生下列情況時，列車須依照中央行車控制設備之列車運行管理者之指示運轉： 一、保安方式變更時。 二、退行運轉時。 三、作為救援列車運轉時。 四、運轉工程列車時。 五、依前條第二項規定運轉時。	第一百五十八條　發生下列情況時，列車須依照中央行車控制設備之列車運行管理者之指示運轉： 一、保安方式變更時。 二、退行運轉時。 三、作為救援列車運轉時。 四、運轉工程列車時。 五、依前條第二項規定運轉時。	一、條次變更及文字略修。 二、現行條文規定於高速鐵路編，保留條文未修正，爰增列「高速鐵路」，以茲明確。
第四十四條　同一閉塞區間，不得同時運轉二列以上列車。但鐵路機構就特殊之情事，於無影響運轉安全之虞，另定其運轉方式者，不在此限。	第九十三條　同一閉塞區間，同時准一列車運轉。但有下列情事之一時，不在此限。 一、依無閉塞運轉列車時。 二、依閉塞準用法運轉列車時。 三、在閉塞區間內，將列車引導或分解運轉時。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文原規定於一般鐵路編，為強化鐵路行車安全，據以要求所有鐵路機構。 三、由於鐵路機構行車運轉閉塞方式不同，現行條文第一項第一款至第三款所列舉情事，爰予刪除。 四、新增第一項後段但書規定特殊之情事，以含括現行條文第一項第一款至第三款，由

		鐵路機構於無影響運轉安全之虞下，就其特殊之情事，另定運轉方式。
第四十五條　列車因故障而致部分車輛之軔機無法作用時，應依故障車軸佔該列車之全部車軸比例，限制其運轉速度；其最前部或最後部車輛之軔機無法作用時，列車不得運轉。但有緊急狀況者，不在此限。 前項應限制運轉速度之相關規定，由鐵路機構另定之。	第一百五十二條第一項後段　列車因故障而致部分車輛之軔機無法作用時，應依故障車軸佔該列車之全部車軸比例，限制其運轉速度，但最前部或最後部車輛之軔機無法作用時，列車不得運轉。但有緊急狀況者，不在此限。	一、本條新增。 二、現行條文第一百五十二條第一項後段內容，其性質應屬本節車輛及列車運轉之規範，與同條項前段屬前節列車編組性質不同，爰予區別移列至本節新增獨立一條規定，增訂列車因故障而致部分車輛之軔機無法作用時，應限制其運轉速度，並由鐵路機構另定之。 三、軔機（煞車系統）為車輛系統中重要之部分，列車欲降低行駛速度或減速停車皆需透過軔機系統。基於安全性考量，原則上氣軔需全部貫通氣軔才能作用，然在確保列車能安全行駛之條件下，允許部分例外狀況，即如因故障而致部分車輛之軔機無法作用時，應依據該車輛之故障車軸佔該列車之全部車軸比例，限制其速度。 四、第一項後段有緊急狀況者，係指列車最前部或最後部車輛之軔機無法作用時，另由

		救援列車聯結運轉，得排除不得運轉之規定。
	第七十四條　因暴風雨雪等有危及列車運轉之虞時，應視情況作暫時停止列車運轉等防止危險之適當措施。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第四十六條合併修正。
第四十六條　因暴風雨雪等災害，致有影響列車運轉安全之虞時，鐵路機構應視情況採取限制列車運轉速度或暫時停止列車運轉等之適當措施。 當災害有可能對於正線上之列車運轉形成障礙時，鐵路機構須對該區間予以監視。	第一百六十條　因暴風雨等災害，致有影響列車運轉安全之虞時，鐵路機構應視情況採取限制列車運轉速度或暫時停止列車運轉等之適當措施。 當災害有可能對於正線上之列車運轉形成障礙時，鐵路機構須對該區間予以監視。 第七十四條　因暴風雨雪等有危及列車運轉之虞時，應視情況作暫時停止列車運轉等防止危險之適當措施。	一、條次變更及文字略修。 二、現行條文一般鐵路編第七十四條與現行條文高速鐵路編一百六十條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、有關當災害有可能對於正線上之列車運轉形成障礙時，鐵路機構須對該區間予以監視之要求，原適用高速鐵路編，雖現行條文一般鐵路編第七十四條無此要求，惟該規定應適用於所有鐵路，爰予保留。
第四十七條　鐵路機構發現須停止列車運轉之障礙時，應立即停止列車運轉並採取列車防護措施。	第一百六十一條　鐵路機構發現須停止列車運轉之障礙時，應立即採取停止列車運轉之防護措施。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文規定於高速鐵路編，該規定應適用所有鐵路機構。 三、查現行條文第一百六十一條原立法原意係參考現行條文第七條規定及日本「新幹線運轉規則」第五十二條規定：「認為發生列車必須停止之障礙時，須迅速以自動列車控制設備及特殊號

		誌，顯示停止號誌或使用保護接地開關。」 四、為避免路線障礙對列車運轉產生危害，一般鐵路於發現須停止列車運轉之障礙時，自應立即停止列車運轉並採取防護措施。
第四十八條　站外正線使用工程檢查或維修之車輛時，不得阻礙列車之運轉。	第七十五條　站外正線使用搖車時，應不阻礙列車之運轉。	一、條次變更及文字修正。 二、搖車為維修工程車形式之一，該名詞係臺鐵局內部使用之名稱，高鐵公司、林務局、台糖公司亦有使用類似維修工程車，惟稱為台車或平車。另查鐵路機車車輛檢修規則對於維修工程車亦無定義，爰將「搖車」一詞刪除，改以「工程檢查或維修之車輛」取代。
第四十九條　運送旅客之列車到站時，應確認停靠位置後，始得開啟側面車門。離站前，應確認側面車門為關閉狀態。	第一百六十六條　旅客列車到站時，應確認停靠位置後，始得開啟側面車門。離站前，應確認側面車門為關閉狀態。	一、條次變更，文字酌修。 二、現行條文規定於高速鐵路編，該規定應適用所有鐵路機構。
第五十條　列車到離或通過站時，鐵路機構應對月台上旅客及列車狀況予以監視。	第一百六十七條　列車到離或通過站時，行車人員應對月台上旅客及列車狀況予以監視。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文第一百六十七條規定於高速鐵路編，保留現行條文之要求，適用所有鐵路機構，以監視列車到離站時月台之即時狀況，確保營運安全。

		三、有關月台監視方式，不一定侷限於由人員監視，亦可透過其他系統性方式進行，爰以「鐵路機構」取代「行車人員」。
	第三節　調車	一、節名刪除。 二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「車輛及列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、本節相關條文，移列至修正條文第五章「運轉」第三節「車輛及列車運轉」檢討修正。
第五十一條　調車應依號誌或號訊辦理。	第七十六條　調車應依號訊辦理。但人力調車時，不在此限。 例行調車，定有開始終止時間及區域者，得依調車號誌機辦理，不受前項規定之限制。	一、條次變更及文字修正。 二、依據號誌亦為調車作業方式之一，爰第一項新增「號誌」。 三、有關人力調車仍應依號訊辦理調車，爰刪除現行條文第一項後段。 四、現行條文第二項例外規定，屬依號誌辦理調車作業，細部作業規定由鐵路機構自行訂定，爰予刪除。
第五十二條　車輛非有適當之制軔，不得以溜放或流轉方式辦理。 旅客乘坐之車輛、裝載火藥類之車輛及裝載貨物因溜放而易生危	第七十七條　車輛非有適當之制軔，不得溜放或在駝峰線流轉。 旅客乘坐之車輛、裝載火藥類之車輛及裝載貨物因溜放而易生危	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文一般鐵路編第七十七條與現行條文高速鐵路編第一百

險之車輛，不得溜放或流轉，其他車輛亦不得向其溜放。	險之車輛不得溜放，其他車輛亦不得向其溜放。 旅客乘坐之車輛及裝載火藥類之車輛，不得在駝峰線流轉。 第一百五十五條　車輛及列車之調車不得以溜放或流轉方式辦理。	五十五條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、依臺鐵局實務狀況，有關「溜放」係以動力車加速推動車輛後即停，利用惰力使其進入指定之路線；「流轉」係以高低落差之坡度，利用位能使其進入指定之路線。 四、實務上已無駝峰線，爰刪除現行條文第七十七條第一項「在駝峰線」等字及第三項。
第五十三條　施行保安方式後之站，對於駛來列車之方向，不得使用站外正線調車。但有施行禁止列車進入及不影響其他列車安全運轉之措施者，不在此限。	第七十八條　辦理列車閉塞後，或施行自動閉塞式、路牌式、嚮導式及閉塞準用法區間之站，對於駛來列車之方向，不得使用站外正線調車。但有不得已情事，經施以適當之防護時，不在此限。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文一般鐵路編所稱「閉塞方式」與高速鐵路編「保安方式」，一致以「保安方式」稱之，並配合各鐵路機構辦理保安方式不一，亦有不同運轉方式，爰修正本條本文，以適用所有鐵路機構。 三、本條但書係要求鐵路機構對於特殊情事應訂定適當之防護措施，以確保行車安全。
第五十四條　站外正線或坡度在千分之十以上之路線，禁止人力調車；使用站內正線施行人力調車時，應監視之。	第七十九條　站外正線或坡度在千分之十以上之路線，絕對禁止人力調車；使用站內正線施行人力調車時，應監視	一、條次變更，文字酌修。 二、現行條文規定於一般鐵路，為確保行車安

	之。	全，保留現行條文之要求，以適用所有鐵路機構。 三、「絕對」二字屬贅字，爰予刪除。
第五十五條　正線上之轉轍器應與號誌聯鎖使用，於列車及車輛通過前，應予以鎖錠。 號誌裝置或聯動裝置之故障、修理等，致與有關號誌機不能聯鎖之轉轍器，鐵路機構應視路線使用方向加鎖。	第八十七條　正線上之轉轍器，應與有關號誌聯鎖使用。但經常加鎖之轉轍器、或使用次數稀少之背向轉轍器，不在此限。 號誌裝置或聯動裝置之故障、修理等，致與有關號誌機不能聯鎖之轉轍器，應在列車通過前加鎖。 第一百六十二條　轉轍器於列車及車輛通過前，應予以鎖錠。但利用號訊進行調車時，不在此限。	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文一般鐵路編第八十七條與現行條文高速鐵路編第一百六十二條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、第一項列車及車輛通過前，轉轍器應予以鎖錠，係將現行條文第一百六十二條前段移列。 四、現行條文第一項但書，按正線上之轉轍器均應與號誌聯鎖使用，爰予刪除。 五、對於鐵路機構發生號誌裝置或聯動裝置之故障、修理等情事，要求鐵路機構應確定路線使用方向開通方向並加鎖，爰修正第二項內容。
第四節　運轉速度	第四節　運轉速度	一、節名未修正。 二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「車輛及列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、「運轉速度」一節係

		整併現行條文一般鐵路編第四章「運轉」之「運轉速度」及高速鐵路編第三章「運轉」之「運轉速度」等節之相關條文。
	第八十條　列車之最高速度，應按路線、電車線路之強度及車輛之構造情況訂定之。 運轉於下坡度或曲線上之列車，應分別酌量其制軔距離或車輛之安全度，限制其速度。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第五十六條合併修正。 三、現行條文第二項納入修正條文第五十六條之路線條件中考量，爰予刪除。
第五十六條　鐵路機構應依據路線條件、電車線之強度、車輛之構造及列車保安方式之種類，分別訂定列車最高運轉速度；其有下列情事者，並應限制其運轉速度： 一、推進運轉。 二、退行運轉。 三、列車越過各類號誌之顯示處所進行。 四、調車。 五、報經交通部同意之特殊情事。 列車運轉時，不得超過前項規定之運轉速度限制。	第一百六十九條　鐵路機構應依據路線條件、電車線路之強度、車輛之構造及列車保安方式之種類，分別訂定列車最高運轉速度。 第八十條　列車之最高速度，應按路線、電車線路之強度及車輛之構造情況訂定之。 運轉於下坡度或曲線上之列車，應分別酌量其制軔距離或車輛之安全度，限制其速度。 第八十一條　列車推進運轉時，其速度每小時不得超過二十五公里。但有下列情事之一時，不在此限： 一、二以上動力車依操縱總控制駕駛時。 二、在列車之前部，辦理軔機及汽笛號訊時。 三、運轉排雪列車時。 第八十二條　列車前端之動力車因故須在其後部	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文高速鐵路編第一百六十九條與現行條文一般鐵路編第八十條至第八十六條、現行條文高速鐵路編第一百七十條至第一百七十二條合併，以適用所有鐵路機構。 三、本條前段路線雖已含電車線，惟其中電車線強度尤為訂定最高運轉速度之重要考量因素，爰予保留並酌修文字。 四、新增後段對於現行條文第八十一條至第八十六條與第一百七十條至第一百七十二條各種情事，要求限制其運轉速度，至具體速度由鐵路機構自行

	運轉室(包括附帶煤水車之機車逆向運轉)操縱時，應適當限制其速度。 第八十三條　列車因路線、電車線路或車輛發生障礙，臨時作退行運轉時，其速度每小時不得超過十五公里。 第八十四條　自動閉塞式或中央控制行車制區間運轉之列車，越過閉塞號誌機之險阻號誌顯示處所進行時，應確認前途視距，以每小時十五公里以下之速度注意運轉，準備隨時停車。 第八十五條　列車越過下列號誌之顯示處所進行時，不得超過其所規定之速度： 一、注意號誌：須在次一險阻號誌顯示處所或終點站無險阻號誌顯示時，其應停車之位置能停止之適當速度。 二、減速號誌：指定之速度。 三、引導號誌：每小時十五公里。 四、慢行號誌：指定之速度。 第八十六條　調車速度每小時不得超過二十五公里。但僅動力車之調車，或依調車號誌機施行調車時，其速度每小時不得超過四十五公里。 第一百七十條　列車依第一百六十三條但書各款之規定，於列車行進方	訂定。其中第五款特殊情事包括現行條文第八十二條、第一百七十條，均需報經交通部同意。 五、新增第二項列車應依據前項運轉速度限制運轉之要求。

	向最前部車輛駕駛室以外處所駕駛時，應限制其運轉速度。 第一百七十一條　列車依第一百六十四條但書各款之規定退行運轉時，應限制其運轉速度。 第一百七十二條　鐵路機構應訂定安全之調車速度。	
	第八十一條　列車推進運轉時，其速度每小時不得超過二十五公里。但有下列情事之一時，不在此限： 一、二以上動力車依操縱總控制駕駛時。 二、在列車之前部，辦理軔機及汽笛號訊時。 三、運轉排雪列車時。	一、本條刪除。 二、列車各類型運轉速度限制，已於修正條文第五十六條第一項第一款規定由鐵路機構自行訂定。
	第八十二條　列車前端之動力車因故須在其後部運轉室（包括附帶煤水車之機車逆向運轉）操縱時，應適當限制其速度。	一、本條刪除。 二、列車各類型運轉速度限制，已於修正條文第五十六條第一項第五款規定由鐵路機構自行訂定。
	第八十三條　列車因路線、電車線路或車輛發生障礙，臨時作退行運轉時，其速度每小時不得超過十五公里。	一、本條刪除。 二、列車各類型運轉速度限制，已於修正條文第五十六條第一項第二款規定由鐵路機構自行訂定。
	第八十四條　自動閉塞式或中央控制行車制區間運轉之列車，越過閉塞號誌機之險阻號誌顯示處所進行時，應確認前途視距，以每小時十五公里以下之速度注意運轉，準備隨時停車。	一、本條刪除。 二、列車各類型運轉速度限制，已於修正條文第五十六條第一項第三款規定由鐵路機構自行訂定。

	第八十五條　列車越過下列號誌之顯示處所進行時，不得超過其所規定之速度： 一、注意號誌：須在次一險阻號誌顯示處所或終點站無險阻號誌顯示時，其應停車之位置能停止之適當速度。 二、減速號誌：指定之速度。 三、引導號誌：每小時十五公里。 四、慢行號誌：指定之速度。	一、本條刪除。 二、列車各類型運轉速度限制，已於修正條文第五十六條第一項第三款規定由鐵路機構自行訂定。
	第八十六條　調車速度每小時不得超過二十五公里。但僅動力車之調車，或依調車號誌機施行調車時，其速度每小時不得超過四十五公里。	一、本條刪除。 二、列車各類型運轉速度限制，已於修正條文第五十六條第一項第四款規定由鐵路機構自行訂定。
	第五節　轉轍之處理	一、節名刪除。 二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「車輛及列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、本節相關條文，移列至修正條文第五章「運轉」第三節「車輛及列車運轉」檢討修正。
	第八十八條　轉轍器應經常保持定位；定位之方向應視使用次數及路線之重要情形決定之。	一、本條刪除。 二、修正條文第五十五條已規定正線上之轉轍器應與號誌聯鎖使

		用，於列車及車輛通過前，應予以鎖錠，至轉轍器經常保持之方向，由鐵路機構自行訂定，爰本條刪除。
第五節　車輛停留	第六節　停留車輛	一、節次變更及節名修正。 二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「車輛及列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、「車輛停留」一節係整併現行條文一般鐵路編之第四章「運轉」第六節「停留車輛」及高速鐵路編之第三章「運轉」第五節「車輛停留」等節之相關條文，並統一節名名稱為「車輛停留」。
	第八十九條　停留車輛，應作防止轉動之措施，其有動力之車輛或搖車，應作防止自動之措施，並派人看守之。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第五十七條合併修正。
第五十七條　車輛停留時，應採取防止車輛移動之必要措施；其必要措施由鐵路機構另定之。	第一百七十三條　車輛停留時，應採取防止車輛移動之必要措施。 第八十九條　停留車輛，應作防止轉動之措施，其有動力之車輛或搖車，應作防止自動之措施，並派人看守之。	一、條次變更，文字未修正。 二、現行條文一般鐵路編第八十九條與現行條文高速鐵路編第一百七十三條合併修正，以適用所有鐵路機構。 三、現行條文第八十九條

		後段「有動力之車輛或搖車，應作防止自動之措施，並派人看守之」，考量鐵路系統特性不同，採取防止車輛移動之必要措施，修正條文爰規定由鐵路機構自行訂定。
第五十八條　停留裝有危險品之車輛，認為週圍情況有危及安全之虞時，應作調移其他路線等防止危險之措施。	第九十條　停留裝有危險品之車輛，認為週圍情況有危及安全之虞時，應作調移其他路線等防止危險之措施。	條次變更，內容未修正。
第五十九條　車輛不得越過警衝標停留。	第九十一條　車輛不得越過警衝標停留。	條次變更，內容未修正。
	第五章　閉塞	一、章名刪除。 二、現行條文第二編一般鐵路及第三編高速鐵路分章節規定，惟兩編章節安排不一，爰依條文屬性重新增修調整，修正為第一章總則、第二章安全管理、第三章行車人員、第四章路線及車輛、第五章運轉、第六章行車事故及異常事件及第七章附則。 三、本章相關條文，移列至修正條文第五章「運轉」第三節「車輛及列車運轉」檢討修正。
	第一節　通則	一、節名刪除。 二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「車輛及列車運

		轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、本節現行條文有關明定一般鐵路各種閉塞方式及施行時機，已於修正條文第四十二條規定由鐵路機構自行訂定，予以刪除。
	第九十四條　閉塞方式分為常用閉塞式及代用閉塞式。 常用閉塞式之種類如下： 一、施行複線運轉時，為自動閉塞式、中央控制行車制、簡易聯動閉塞式或雙信閉塞式。 二、施行單線運轉時，為自動閉塞式、中央控制行車制、聯動閉塞式、單線簡易聯動閉塞式或電氣路牌閉塞式。 代用閉塞式之種類如下： 一、施行複線運轉時，為通信式或指令式。 二、施行單線運轉時，為牌券通信式、指令式、路牌式或嚮導式。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第九十六條　施行常用閉塞式或代用閉塞式運轉列車時，在列車進入閉塞區間前，兩端站應確認該閉塞區間內無列車或車輛。但施行自動閉塞式及中央控制行車制	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式

	者，不在此限。	種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第九十七條　因通訊斷絕或向有列車車輛之閉塞區間運轉其他列車，並不能施行常用閉塞式及代用閉塞式時，應施行閉塞準用法，其種類如下： 一、施行複線運轉時，為隔時法或傳令法。 二、施行單線運轉時，為牌券隔時法、嚮導隔時法或傳令法。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第二節　常用閉塞式	一、節名刪除。 二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「車輛及列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、本節現行條文有關明定一般鐵路各種閉塞方式及施行時機，已整併至修正條文第五章「運轉」之第三節「車輛及列車運轉」，並於修正條文第四十二條規定由鐵路機構自行訂定，予以刪除。
	第九十八條　施行自動閉塞式或中央控制行車制區間所使用之號誌機，遇有下列情事之一時，依其自動作用，顯示險阻號誌： 一、閉塞區間內有列車	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式

	車輛時。 二、閉塞區間內有關轉轍器未開通正當方向時。 三、鄰線之列車或車輛在正線交叉處或分岐處妨礙閉塞區間時。 四、閉塞裝置發生障礙時。 五、單線運轉區相反方向之號誌機顯示進行之號誌時。 單線運轉區間施行自動閉塞時，應使用方向閘柄，決定列車運轉方向。但依中央控制行車制者，不在此限。	種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第九十九條　施行雙信閉塞區間之兩端站，應設置其有下列作用之雙信閉塞器： 一、以「閉塞區間有列車」或「閉塞區間無列車」表示，並附設電鈴。 二、使列車開出之站，無法變更「閉塞區間有列車」之表示。 施行簡易聯動閉塞式閉塞區間之兩端站，應設置具有下列作用之簡易聯動閉塞器： 一、與出發號誌機或閉塞號誌機聯動。 二、以標誌作「閉塞區間有列車」或「閉塞區間無列車」表示，並附設電鈴。 三、使列車開出之站，無法變更「閉塞	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。

	區間有列車」之表示。	
	第一百條　施行聯動閉塞式閉塞區間之兩端站，應設置具有下列作用之聯動閉塞裝置： 一、與號誌機聯動，以「閉塞區間有列車」或「閉塞區間無列車」表示，並附設電鈴。 二、非經辦理閉塞對將進入閉塞區間之列車，無法顯示平安號誌。 三、閉塞區間有列車或車輛時，對將進入閉塞區間之列車，無法顯示平安號誌。 四、對進入閉塞區間之列車，已顯示平安號誌時，對由相反方向將進入該閉塞區間之列車，無法顯示平安號誌。 五、已進入閉塞區間之列車，非俟其駛出該閉塞區間後，無法變更「閉塞區間有列車」之表示。 施行單線簡易聯動閉塞式閉塞區間之兩端站應設置具有下列作用之單線簡易聯動閉塞器，並附設話機及電鈴： 一、欲使列車開出之站，其閉塞閘柄非俟對方站將閉塞閘柄扳至接受	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。

	列車進入之方向，無法扳至使列車開出之方向。 二、閉塞區間有列車時，閉塞閘柄無法扳動。 三、出發號誌機，非將閉塞區間兩端站閉塞閘柄扳至同一方向，該方向之出發號誌機無法顯示進行之號誌。 四、閉塞區間內有列車或閉塞裝置發生故障時，出發號誌機依自動作用，顯示險阻號誌。	
	第一百零一條　施行電氣路牌閉塞式閉塞區間之兩端站，應設置具有下列作用之電氣路牌閉塞器，並裝有電鈴及電話機： 一、非經閉塞區間兩端站之合作，無法取出路牌。 二、閉塞區間兩端站，僅能取出路牌一具。 三、非俟已取出之路牌納入兩端站任何一電氣路牌閉塞器後，無法取出另一路牌。 四、鄰接閉塞區間之路牌，無法納入。 每一閉塞區間應有專用式樣之路牌一組，鄰接該區間之路牌應各不相同。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第三節　代用閉塞式	一、節名刪除。

		二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、本節現行條文有關明定一般鐵路各種閉塞方式及施行時機，已整併至修正條文第五章「運轉」之第三節「車輛及列車運轉」，並於修正條文第四十二條規定由鐵路機構自行訂定，予以刪除。
	第一百零二條　施行電氣路牌閉塞式閉塞區間運轉之列車，應攜帶區間之專用路牌。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百零三條　施行通信式時。閉塞區間之兩端站，應設專用電話機及紀錄簿，並以表示牌表示閉塞區間有無列車。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百零四條　施行指令式時，指令員與站之間應設電話機，並備置運轉指令書，由指令員載明閉塞區間兩端站站名、填發年、月、日及使用列車車次等，非俟	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式

	已填發之運轉指令書作廢，不得另行填發。	種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百零五條　施行指令式閉塞區間運轉之列車，應攜帶運轉指令書。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百零六條　施行牌券通信式之每一閉塞區間，應備置路牌一具；閉塞區間兩端站，並應設置電話機，通券及通券箱；非使用該區間之路牌，不能開啟。 鄰接區之路牌式樣及通券顏色應各不相同。 通券應記載該閉塞區間兩端站站名、填發年、月、日及使用列車車次。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百零七條　施行牌券通信式閉塞區間運轉之列車，應攜帶該區間所定之路牌。但同一閉塞區間，向同一方向繼續運轉二列以上之列車時，應使先開列車攜帶該區間所定之通券，最後開行列車攜帶路牌。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百零八條　施行嚮導通信式閉塞時，每一閉塞區間應指派嚮導員一名，使用嚮導證，兩端站並應設置電話機。 嚮導員應佩帶表明嚮導員身分之臂章。 嚮導證應由嚮導員所在站填發，並由嚮導	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。

	員親自遞交列車司機員。 　　嚮導證應記載閉塞區間兩端站站名、填發年、月、日及使用列車車次。	
	第一百零九條　施行嚮導通信式閉塞區間運轉之列車，應由該區間之嚮導員隨乘。但同一閉塞區間，向同一方向繼續運轉二列以上之列車時，應使先開列車攜帶嚮導證，最後開行之列車，隨乘嚮導員。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百十條　施行路牌式閉塞時，每一閉塞區間使用路牌一具。 　　路牌應載明兩端站站名。 　　鄰接區間之路牌式樣，應各不相同。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百十一條　施行路牌式閉塞區間運轉之列車，應攜帶該區間所定之路牌。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百十二條　施行嚮導式閉塞時，每一閉塞區間，應指派嚮導員一名。 　　嚮導員應佩帶表明嚮導員身分之臂章。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百十三條　施行嚮導	一、本條刪除。

	式閉塞區間運轉之列車，應由該區間之嚮導員隨乘。	二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第四節　閉塞準用式	一、節名刪除。 二、本章架構重新調整分「號誌、號訊及標誌」、「列車編組」、「列車運轉」、「運轉速度」及「車輛停留」等五節。 三、本節現行條文有關明定一般鐵路各種閉塞方式及施行時機，已整併至修正條文第五章「運轉」之第三節「車輛及列車運轉」，並於修正條文第四十二條規定由鐵路機構自行訂定，予以刪除。
	第一百十四條　施行隔時法、牌券隔時法或嚮導隔時法時，於最初列車開出前，應確認區間無列車或車輛，始得運轉。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百十五條　隔時法在閉塞區間兩端站通信斷絕時行之。 依隔時法在同一閉塞區間向同一方向繼續運轉二列以上之列車時，應俟先開列車在該	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式

	區間規定之所需運轉時分過後，始得使次一列車進入該閉塞區間。 前項規定所需運轉時分未滿五分鐘者，亦應經過五分鐘。	種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百十六條　牌券隔時法，在閉塞區間兩端站通信斷絕時，使用路牌一具及通券行之。 第一百零六條、第二項、第三項、第一百零七條及第一百十五條第二項、第三項之規定對牌券隔時法準用之。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百十七條　嚮導隔時法。在閉塞區間兩端站通信斷絕時，指派嚮導員一名並使用嚮導證行之。 第一百零八條第二項至第四項，第一百零九條及第一百十五條第二項，第三項之規定，對嚮導隔時法準用之。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百十八條　傳令法在閉塞區間有列車或車輛存在，須向該閉塞區間運轉其他列車時，指派傳令員一名行之。傳令員應佩帶表明傳令員身份之臂章。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百十九條　有下列情事之一者，始得依傳令法運轉列車： 一、為拖回站間中途停留之列車運轉救援列車時。 二、為拖回站外正線遺留或溜逸之車輛運轉救援列車時。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。

	三、在因搶修路線運轉工程列車之區間需運轉其他工程列車時。 四、運轉排雪列車時。	
	第一百二十條　施行傳令法區間運轉之列車，應由該區間之傳令員隨乘。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。
	第一百二十一條　有下列情事之一者，始得施行無閉塞運轉列車： 一、依第八十四條規定，越過閉塞號誌機之險阻號誌顯示處所進行時。 二、施行隔時法或嚮導隔時法，為確認區間有無列車或車輛運轉動力車時。 三、施行嚮導隔時法，為派遣適任人員前往對方站接洽運轉動力車時。 前項無閉塞運轉，僅依司機員之注意力維護列車安全。	一、本條刪除。 二、修正條文第四十二條已規定鐵路機構應訂定各種保安方式及施行時機，至所定保安方式採用之閉塞方式種類由鐵路機構依其特性自行訂定。 三、現行條文所稱施行無閉塞運轉列車，依修正條文第四十四條但書規定由鐵路機構另定之。
第六章　行車事故及異常事件	第六章　行車事故之處理	一、章次未修正，章名酌修。 二、現行條文第二編一般鐵路及第三編高速鐵路分章節規定，惟兩編章節安排不一，爰依條文屬性重新增修調整，修正為第一章總則、第二章安全管

		理、第三章行車人員、第四章路線及車輛、第五章運轉、第六章行車事故及異常事件及第七章附則。 三、本章為整併現行條文一般鐵路編之第六章「行車事故之處理」，以及高速鐵路編之第四章「行車事故之處理」。 四、本章係依據本法第四十條第二項規定，地方營、民營及專用鐵路機構「重大行車事故、一般行車事故、嚴重遲延及異常事件」之定義、通報內容、通報方式及其他相關事項之準則，由交通部定之。另同法第四十四條之一，國營鐵路準用第四十條規定。 五、另依現行條文第一百七十五條規定：「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及第一百二十五條規定，於高速鐵路準用之。但第一百二十二條之七規定之準用，其所稱嚴重遲延，指延誤達三十分鐘以上。」除但書關於嚴重遲延之定義於高速鐵路不同，其餘因準

		用而實際規範相同。
	第一百二十二條　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，分為重大行車事故及一般行車事故。	一、本條刪除。 二、本法第四十條第二項授權本規則針對「重大行車事故、一般行車事故、嚴重遲延及異常事件」進行定義，爰就該四項分類直接分別對應定義，無須就分類考慮因素，再予規定，爰予刪除。
第六十條　本法所稱重大行車事故，指營運時段發生下列情事： 一、正線衝撞事故：指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。 二、正線出軌事故：指於正線發生列車或車輛傾覆或脫離軌道。 三、正線火災事故：列車或車輛於正線發生火災。 前項第三款所稱火災，指因燃燒致生延燒而須即刻滅火之狀態。	第一百二十二條之一　前條所稱重大行車事故，指下列情事： 一、正線衝撞事故：指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。 二、正線出軌事故：指於正線發生列車或車輛傾覆或脫離軌道。 三、正線火災事故：列車或車輛於正線發生火災。 前項第三款所稱火災，指因燃燒致生延燒而須即刻滅火之狀態。	一、條次變更及文字修正。 二、鑑於鐵路機構過去行車事故案例，於非營運（維修）時間帶進行維修作業，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本條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度。爰於第一項序文後段新增「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（修正條文第六十一條）。另有關「營運時段」係指

		每日首班車發車起，至末班車收班止之時段。 三、查依運輸事故調查法第二條第二項訂定之重大運輸事故之範圍第二點第一款「重大鐵道事故」之「鐵路」部分與現行條文第一百二十二條之一所稱「重大行車事故」範圍不同。主要差異為運輸事故調查法之重大運輸事故之範圍之「鐵路」部分，除本規則所訂定之正線衝撞、正線出軌、正線火災外，尚包括平交道事故造成列車車載人員死亡，或人員死亡及傷害人數五人以上，以及有造成列車衝撞、出軌或火災之虞者。前述運輸事故調查法訂定之重大運輸事故之範圍第二點有關「重大鐵道事故」之「鐵路」部分，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「調查範圍」與事故事件結果是否確屬通常認知之重大事故（即有重大死傷或財產損失）有別。

		四、查國家運輸安全調查委員會係以重大運輸事故原因鑑定進行獨立安全調查，同時也敦促政府訂定相關法規以明確規範管理機制，亦針對不同運輸載具之潛在風險提出安全改善建議進行持續改善與追蹤，爰鐵路事故事件之調查範圍以營運中之重大行車事故事件為主，含括本法所稱「重大行車事故」、「一般行車事故」之平交道事故造成列車車載人員死亡，或人員死亡及傷害人數五人以上，及「異常事件」造成列車衝撞、出軌或火災之虞者，並以「重大鐵道事故」總稱前述之調查範圍，與本法之「重大行車事故」之範圍不同。 五、按現行條文第一百二十二條之一至第一百二十二條之三所訂有關行車事故事件定義係以肇事結果論，並按行車肇事結果之嚴重程度分重大行車事故、一般行車事故，另有造成行車事故之虞者，則屬異常事件。該行車事故（事件）之項目及定義係

		參考日本、歐盟等國外鐵路系統事故定義後訂定，以資國內鐵路機構提報標準一致，交通部並將事故事件件數對外發布以供進行國內外鐵路系統事故件數與安全績效比較。為避免事故事件數與實際情形不符，影響國內鐵路機構形象及信心，以及削弱鐵道相關產業於國際競爭立點，爰本規則所定事故事件定義尚符國際認定標準。 六、現行條文高速鐵路編於第一百七十五條原已準用，爰本條所有鐵路機構均適用之。
第六十一條　本法所稱一般行車事故，指前條所定重大行車事故以外之下列情事： 一、衝撞事故：指發生列車互相、車輛互相、或列車與車輛互相間之衝撞或撞觸。 二、出軌事故：指發生列車或車輛傾覆或脫離軌道。 三、火災事故：指列車或車輛發生火災。 四、平交道事故：指列車或車輛於平交道與道路車輛或行人發生衝撞或碰撞。	第一百二十二條之二　第一百二十二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： 一、側線衝撞事故：指於側線發生列車互相、車輛互相、或列車與車輛互相間之衝撞或撞觸。 二、側線出軌事故：指於側線發生列車或車輛傾覆或脫離軌道。 三、側線火災事故：指列車或車輛於側線發生火災。 四、平交道事故：指列車或車輛於平交	一、條次變更及文字修正。 二、第一項第一款至第三款，配合修正條文第六十條第一項第一款至第三款重大行車事故定義，修正為於營運時段正線發生者，其餘歸類為一般行車事故（含非營運時段之正線及側線行車事故），爰刪除「側線」文字。

五、死傷事故：指除前四款外，因列車或車輛運轉或跳、墜車致發生人員死亡或受傷之情事。 六、設備損害事故：指除前五款外，因列車或車輛運轉且非因天然災變造成設備或結構物新臺幣一百五十萬元以上之損害。 七、運轉中斷事故：指除前六款外，因列車或車輛運轉且非因天然災變造成一小時以上之運轉中斷。 前項第三款所稱火災，同前條第二項規定。 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。	道與道路車輛或行人發生衝撞或碰撞。 五、死傷事故：指除前列各款外，因列車或車輛運轉或跳、墜車致發生人員死亡或受傷之情事。 六、設備損害事故：指除前列各款外，因列車或車輛運轉且非因天然災變造成設備或結構物新臺幣一百五十萬元以上之損害。 七、運轉中斷事故：指除前列各款外，因列車或車輛運轉且非因天然災變造成一小時以上之運轉中斷。 前項第三款所稱火災，同前條第二項規定。 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。	
第六十二條　本法所稱異常事件，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： 一、列車或車輛分離：指列車或車輛非因正常作業所致之分離。 二、進入錯線：指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	第一百二十二條之三　鐵路行車異常事件，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： 一、列車或車輛分離：指列車或車輛非因正常作業所致之分離。 二、進入錯線：指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	一、條次變更及文字修正。 二、第一項前段酌修，以統一本規則用語。

運轉。 三、冒進號誌：指列車或車輛停於顯示險阻號誌之號誌機內方或通過未停。 四、列車或車輛溜逸：指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。 五、違反閉塞運轉：指列車進入未辦理閉塞區間。 六、違反號誌運轉：指列車或車輛未依號誌指示運轉。 七、號誌處理錯誤：指人員錯誤操作號誌裝置或應操作而未操作。 八、車輛故障：指車輛之動力、傳動、行走、連結、集電設備、車門、軔機、車體或其他裝置等發生故障、損壞或功能異常等影響運轉之情事。 九、路線障礙：指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之情事。 十、電力設備故障：指變電站設備、電車線設備、電力遙控設備及其他附屬裝置等發生故障、損壞或功能異常致影響列	運轉。 三、冒進號誌：指列車或車輛停於顯示險阻號誌之號誌機內方或通過未停。 四、列車或車輛溜逸：指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。 五、違反閉塞運轉：指列車進入未辦理閉塞區間。 六、違反號誌運轉：指列車或車輛未依號誌指示運轉。 七、號誌處理錯誤：指人員錯誤操作號誌裝置或應操作而未操作。 八、車輛故障：指車輛之動力、傳動、行走、連結、集電設備、車門、軔機、車體或其他裝置等發生故障、損壞或功能異常等影響運轉之情事。 九、路線障礙：指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之情事。 十、電力設備故障：指變電站設備、電車線設備、電力遙控設備及其他附屬裝置等發生故障、損壞或功能異常致影響列	

車正常運轉之情事。	車正常運轉之情事。	
十一、運轉保安裝置故障：指列車自動控制裝置、聯鎖裝置、行車控制裝置、軌道防護裝置、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之情事。	十一、運轉保安裝置故障：指列車自動控制裝置、聯鎖裝置、行車控制裝置、軌道防護裝置、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之情事。	
十二、外物入侵：指人員或外物侵入鐵路路權範圍、破壞鐵路設備、擱置障礙物或其他行為，致影響列車或車輛正常運轉之情事。	十二、外物入侵：指人員或外物侵入鐵路路權範圍、破壞鐵路設備、擱置障礙物或其他行為，致影響列車或車輛正常運轉之情事。	
十三、危險品洩漏：指瓦斯、火藥或其他危險品從列車或車輛顯著洩漏之情事。	十三、危險品洩漏：指瓦斯、火藥或其他危險品從列車或車輛顯著洩漏之情事。	
十四、駕駛失能：指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之情事。	十四、駕駛失能：指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之情事。	
十五、天然災變：指強風、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。	十五、天然災變：指強風、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。	
十六、列車取消：指前	十六、列車取消：指前	

列各款以外之事件，造成未依規定或未經核准取消時刻表訂列車班次之情事。 十七、其他事件：指前列各款以外，經交通部認定之情事。	列各款以外之事件，造成未依規定或未經核准取消時刻表訂列車班次之情事。 十七、其他事件：指前列各款以外，經交通部認定之情事。	
第六十三條　鐵路機構有重大行車事故發生者，應依下列規定報告交通部： 一、即刻以電話、簡訊或行動通訊軟體通報。 二、於發生後一小時內傳送行車事故事件通報表。 三、後續通報：每隔四小時通報並儘速傳送行車事故事件通報表，至恢復正常運轉止；但交通部另有指示時，依其指示通報。 鐵路機構有一般行車事故、前條第一款、第四款或第十三款至第十六款所定異常事件發生者，應依前項規定報告交通部；前條第二款、第三款或第五款至第十二款之異常事件，經交通部公告並通知鐵路機構者，亦同。 第一項重大行車事故或第六十一條第一項第四款、第五款之一般行車事故發生時，鐵路機構並應即刻以電話通報相關警察機關。 鐵路機構依據運輸	第一百二十二條之四　鐵路機構有重大行車事故發生者，應依下列規定報告交通部： 一、即刻以電話或簡訊通報。 二、於發生後一小時內傳送行車事故事件通報表。 三、後續通報：每隔四小時以電話或簡訊通報並儘速傳送行車事故事件通報表為原則，至恢復正常運轉止；但交通部另有指示時，依其指示通報。 鐵路機構有一般行車事故、前條第一款、第四款或第十三款至第十六款所定異常事件發生者，應依前項規定報告交通部；前條第二款、第三款或第五款至第十二款之異常事件，經交通部公告並通知鐵路機構者，亦同。 第一項重大行車事故或第一百二十二條之二第一項第二款、第三款之一般行車事故發生時，鐵路機構並應即刻以電話通報相關警察機關。	一、條次變更及文字修正。 二、第一項第一款，考量通訊技術提升及使用行動通訊軟體普遍化，並參酌一百零九年一月二日修正之交通部災害緊急通報作業要點相關規定，爰增列「行動通訊軟體」。 三、第一項第三款，考量通訊技術提升及配合第二款未限定傳送方式，爰刪除「以電話或簡訊方式」通報。 四、查現行條文第一百二十二條之二第一項第二款、第三款之一般行車事故應通知相關警察機關之規定，係於一百零六年十二月二十九日修法時未配合修正，其應係指「列車或車輛於平交道與道路車輛或行人發生衝撞或碰撞」及「因列車或車輛運轉或跳、墜車致發生人員受傷或死亡之情

事故調查法及重大鐵道事故調查作業處理規則第三條之規定，通報國家運輸安全調查委員會時，應副知交通部。		事」，爰修正第三項為第六十一條第一項第四款、第五款。 五、增訂第四項，鐵路機構依據重大鐵道事故調查作業處理規則，通報國家運輸安全調查委員會時，應副知交通部，以利橫向聯繫。
第六十四條　鐵路機構有重大行車事故或一般行車事故發生者，應於事故發生日起七日內或依交通部指定日期，提報行車事故報告書；其有正當理由於期限內未能確認之事項，應於完成確認後補正。	第一百二十二條之五　鐵路機構有重大行車事故或一般行車事故發生者，應於事故發生日起七日內或依交通部指定日期，提報行車事故報告書；其有正當理由於期限內未能確認之事項，應於完成確認後補正。	條次變更，內容未修正。
第六十五條　鐵路機構有重大行車事故、一般行車事故或異常事件發生者，應按月填具行車事故事件月報表，於次月十五日前提報交通部。	第一百二十二條之六　鐵路機構有重大行車事故、一般行車事故及異常事件發生者，應按月填具行車事故事件月報表，於次月十五日前提報交通部。	條次變更，文字略修。
第六十六條　本法所稱嚴重遲延，指列車時刻表所訂列車於任一站之出發或到達時刻，較表訂時刻延誤達一小時以上之情事；其於高速鐵路，指延誤達三十分鐘以上。 前項嚴重遲延，除本規則已規定通報者外，鐵路機構應依下列規定通報交通部： 一、即刻以電話、簡訊或行動通訊軟體通報。 二、每隔四小時或依交	第一百二十二條之七　嚴重遲延，指列車時刻表所訂列車於任一站之出發或到達時刻，較表訂時刻延誤達一小時以上之情事。 前項嚴重遲延，除本規則已規定通報者外，鐵路機構應依下列規定通報交通部： 一、即刻以電話或簡訊通報。 二、每四小時或依交通部指示將處理經過及復原情形以電話或簡訊通	一、條次變更及文字修正。 二、現行條文第一百七十五條但書關於高速鐵路嚴重遲延之定義規定，修正移列於修正條文第一項後段增列。 三、第二項增列「行動通訊軟體」。

通部指示將處理經過及復原情形以電話、簡訊或行動通訊軟體通報，至恢復正常運轉止。	報，至恢復正常運轉止。 第一百七十五條但書　但第一百二十二條之七規定之準用，其所稱嚴重遲延，指延誤達三十分鐘以上。	
第六十七條　有關行車事故事件通報表、行車事故報告書、行車事故事件月報表之內容、格式及填寫說明，由交通部另行公告之。 交通部得就鐵路機構依前項格式所提通報表、報告書及月報表，要求鐵路機構負責人或相關主管說明。	第一百二十二條之八　有關行車事故事件通報表、行車事故報告書、行車事故事件月報表之內容、格式及填寫說明，由交通部另行公告之。 交通部得就鐵路機構所提通報表、報告書及月報表，要求鐵路機構負責人或相關主管說明。	條次變更，文字酌修。
第六十八條　鐵路機構就旅客及貨運列車之行車運轉、列車監控及維修保養紀錄，應有效保存；其保存項目如下： 一、行車調度紀錄。 二、道旁號誌系統紀錄。 三、車載行車運轉紀錄。 四、行車調度無線電通聯紀錄。 五、列車車前影像及平交道監視影像紀錄。 六、列車進入正線運轉前之車況檢查紀錄。 七、機車車輛檢修紀錄。 前項各款紀錄應保存之最低期限如下： 一、第一款至第六款：三個月。但因現有設備限制無法		一、本條新增。 二、依據本法第五十六之五條第四項「鐵路機構就其營運列車之行車運轉、列車監控及維修保養之紀錄，應有效保存；其保存之項目、期限及管理事項由交通部定之」之規定。爰新增本條，第一項規定紀錄保存項目，第二項規定保存期限，第三項規定管理事項及實施日期。 三、第一項紀錄保存項目，係經盤點各鐵路機構現有紀錄器設置或考量有助事故調查所需而增設，臚列要求鐵路機構應予保存之紀錄，計七款。

符合者，得提出說明及改善計畫報請交通部同意縮短之。 二、第一款至第六款之紀錄涉及重大行車事故、一般行車事故或異常事件者：一年。 三、第七款：依鐵路機車車輛檢修規則規定辦理。 鐵路機構應依鐵路特性就第一項各款紀錄，提送細項名稱及其保存期限，於本規則中華民國一百十一年一月三日修正施行之日起二個月內報請交通部核定，並於交通部核定之日起二個月內提送前二項之管理作業規定報請交通部備查；其變更時亦同。		四、第二項紀錄保存期限： (一)第一款之三個月保存期限，係鑑於過去辦理鐵路機構發生重大行車事故、一般行車事故或異常事件，偶有案件因鐵路機構未依規定通報，嗣經員工自願報告或民眾檢舉之情形，而發生事故、事件列車之行車運轉、列車監控及維修保養之相關紀錄未獲適當保存，致妨礙調查作業中對於事故、事件發生原因之研析，爰將第一項第一款至第六款之紀錄保存期限定為三個月以上。 (二)第一項第一款至第六款之紀錄涉及重大行車事故、一般行車事故或異常事件者，為配合事故調查之現場查核、資料蒐集、原因分析、報告撰擬等作業常需耗時至少六個月至一年以上，事故原因分析常需要鐵路機構補充提供紀錄資料，爰要求鐵路機構應予保存一年以上。另鐵路機構依其系統特性因無相關設備裝置，則不適用（如：高鐵公司無設

		置平交道設施設備、林務局及台糖公司均無設置行車調度設備裝置與道旁號誌系統裝置)。 (三)第一項第七款「機車車輛檢修紀錄」，已於鐵路機車車輛檢修規則規定機車車輛之一級、二級、三級、四級定期檢修與臨時檢修紀錄之保存期限。第一、二、三級定期檢修及臨時檢修紀錄應保存三年以上，第四級定期檢修紀錄應保存十二年以上。符合事故調查所需保存項目及期限之要求。 (四)第一項第一款至第三款所定旅客及貨運列車之行車運轉及列車監控紀錄，按各其系統特性及設備裝置之不同，其紀錄器設置亦有所差異，或未設置。茲說明如下： 1.行車調度紀錄： (1)臺鐵為中央行車控制（CTC)。 (2)高鐵為行車控制中心（OCC）運轉紀錄。 (3)林鐵及糖鐵因無相關設備裝置，則不適用。 2.道旁號誌系統紀錄：

		(1)臺鐵及高鐵為電子聯鎖系統（EI）運轉紀錄。 (2)林鐵及糖鐵因無相關設備裝置，則不適用。 3.車載行車運轉紀錄： (1)臺鐵為列車控制監視系統紀錄（TCMS Recorder）及列車自動防護系統紀錄（ATP RU LOG）。 (2)高鐵為事件紀錄（EVENT Recorder）。 (3)林鐵及糖鐵為行車速度紀錄。 (五)考量因鐵路機構現有部分設備紀錄保存期限不符本條規定至少保存三個月之要求，例如：道旁號誌紀錄，臺鐵局因目前已設置九十五站之電子聯鎖系統受限於原廠系統軟體僅能自動儲存三十日，若要輸出轉存電子檔須人工至各站點下載，且若要全面更新舊式電子聯鎖，將投入極大之人力及費用，且部分新設站點仍在保固期內未逾壽齡（林務局及台糖公司並未設置），其推動建置期程，估計需耗時多年。另車載行車運轉

		紀錄，臺鐵 EMU700 型以後新購之列車，行車紀錄（TCMS）資料僅能保存一千筆（約二日）；高鐵車載行車事件設備紀錄(EVENT Recorder)目前規格為保存期限 3 日，因受限原廠設備規格，無法任意擴增保存期限與容量，如要符合本條規定，須另編列經費以增加人力、設備及修訂儲存系統架構，透過人工定期下載，以滿足保存期限（林務局及台糖公司並未設置。爰增訂第二項第一款但書，因設備限制得縮短保存期限之程序。 五、第三項基於鐵路特性不同，並考量鐵路機構作業時間，規定鐵路機構於本規則修正實施日起二個月報請交通部核定後據以實施；並要求鐵路機構於交通部核定之日起二個月內提送第一項及第二項之管理作業規定報請交通部備查。
第六十九條　前條所定之保存紀錄，鐵路機構應確保其可供聽、讀、閱覽或藉助科技得以閱覽或理解，以隨時備供交通部查核。		一、本條新增。 二、為利調查研究行車事故或異常事件發生原因，爰參考檔案法施行細則第二條後段規

		定訂定前條紀錄之通案性保存方式。
	第一百二十三條　（刪除）	一、本條刪除。 二、本次為全案修正，爰刪除原保留之條次。
	第一百二十四條　（刪除）	一、本條刪除。 二、本次為全案修正，爰刪除原保留之條次。
第七十條　鐵路機構遇有重大行車事故、一般行車事故或異常事件，應儘速搶修相關設施，恢復運轉。如有人員傷、亡時，應儘速救護，妥慎處理。	第一百二十五條　鐵路機構遇有行車事故及異常事件，應儘速搶修相關設施，恢復運轉。如有人員傷、亡時，應儘速救護，妥慎處理。	一、條次變更並將重大、一般行車事故分列。 二、現行條文規定於一般鐵路編，高速鐵路依現行條文第一百七十五條亦有準用規定，爰合併規定適用所有鐵路機構。
	第一百二十六條　（刪除）	一、本條刪除。 二、本次為全案修正，爰刪除原保留之條次。
	第三編　高速鐵路	一、編名刪除。 二、現行條文分「總則」、「一般鐵路」、「高速鐵路」及「附則」等四編，考量一般鐵路編部分條文不合時宜，部分條文與高速鐵路編條文多有重複，爰整合並依監理實務檢討一般鐵路編及高速鐵路編相關條文，為鐵路一體適用。因此，法規架構將現行條文「編、章、節」修正為「章、節」，爰刪除編名。
	第一章　（刪除）	一、本章刪除。 二、本次為全案修正，爰

		刪除原保留之章次。
	第一百二十七條　（刪除）	一、本條刪除。 二、本次為全案修正，爰刪除原保留之條次。
	第一百二十八條　（刪除）	一、本條刪除。 二、本次為全案修正，爰刪除原保留之條次。
	第二章　設施及車輛	一、本章刪除。 二、現行條文第二編一般鐵路及第三編高速鐵路分章節規定，惟兩編章節安排不一，爰依條文屬性重新增修調整，修正為第一章總則、第二章安全管理、第三章行車人員、第四章路線及車輛、第五章運轉、第六章行車事故及異常事件及第七章附則。 三、本章相關條文，移列至修正條文第四章「路線及車輛」檢討修正。
	第一節　路線檢查與維護	一、節名刪除。 二、本節相關條文，移列至修正條文第四章「路線及車輛」第一節「路線」檢討修正。
	第一百二十九條　鐵路機構對路線之狀況，應施行定期及臨時檢查與維護，以確保列車或車輛能安全運轉。 前項之檢查與維護，應由鐵路機構當值人員作成紀錄，備供主管機關隨時查核。	一、本條刪除。 二、針對鐵路機構辦理路線檢查作業，鐵路修建養護規則第六條已規定應訂定養護檢查相關規定，為避免引用法規重複或衝突，爰刪除。

	第一百三十條　鐵路機構於每日營運前，應巡視其正線一次以上，並作成紀錄，備供主管機關隨時查核。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第十一條合併修正。
	第二節　電力設備檢查與維護	一、節名刪除。 二、本節相關條文，移列至修正條文第四章「路線及車輛」第一節「路線」檢討修正。
	第一百三十五條　鐵路機構對電力設備之狀況，應施行定期及臨時檢查與維護，以確保列車或車輛能依規定速度安全運轉。 施行前項檢查與維護時，應由鐵路機構當值人員作成紀錄，備供主管機關隨時查核。	一、本條刪除。 二、電車線路檢查之相關規定，已於鐵路修建養護規則第六條及第三章第二節「電力設備之養護」與第五章第二節「電力設備」相關規定訂定，鐵路機構應依該規則辦理相關檢查作業，無須於本規則訂定，爰予刪除。
	第一百三十六條　鐵路機構於每日營運前，應巡視正線之電車線路一次以上，並由當值人員作成紀錄，備供主管機關隨時查核。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第十一條合併修正。
	第一百三十七條　電力設備於下列情形時，鐵路機構非經檢查及試運轉，並確認得安全運轉者，不得使用： 一、新建、改建或修理完畢者。 二、因災害或行車事故，致有影響列車及車輛運轉安全之虞者。 三、停用後，恢復運轉	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第十二條合併修正。

	前。 前項檢查應經鐵路機構當值人員作成紀錄，備供主管機關隨時查核。 鐵路機構應依第一項各款情形訂定相關之試運轉作業規定。	
	第一百三十八條　電力設備因辦理改建或整修工程，致有影響列車及車輛運轉安全之虞者，鐵路機構應於施工前封鎖該工程施工區間之路線。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第十六條合併修正。
	第三節　保安裝置檢查與維護	一、節名刪除。 二、本節相關條文，移列至修正條文第四章「路線及車輛」第一節「路線」檢討修正。
	第一百三十九條　鐵路機構對保安裝置之狀況，應經常巡視並施行定期及臨時檢查與維護，以確保列車或車輛能依規定速度安全運轉。 前項之巡視、檢查與維護，應由鐵路機構當值人員作成紀錄，備供主管機關隨時查核。	一、本條刪除。 二、針對鐵路機構辦理路線檢查作業，已於鐵路修建養護規則第一百六十一條及第一百六十三條訂定檢查規定，爰予刪除。
	第一百四十條　新建、改建或修理完畢之保安裝置，使用時應先測試功能。保安裝置因災害或行車事故而有影響列車及車輛運轉安全之虞，或停用保安裝置恢復使用時，亦同。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第十二條合併修正。
	第四節　車輛檢查與維護	一、節名刪除。 二、本節相關條文，移列至修正條文第四章「路線及車輛」第二

		節「車輛」檢討修正。
	第一百四十一條　鐵路機構對車輛之狀況，應依規定施行定期及臨時檢查與維護，以確保列車或車輛能依規定速度安全運轉。 前項之檢查與維護，應由鐵路機構當值人員作成紀錄，備供主管機關隨時查核。	一、本條刪除。 二、針對鐵路機構辦理路線檢查作業，已於鐵路機車車輛檢修規則第八條至第十條訂定檢查規定，爰予刪除。
	第三章　運轉	一、本章刪除。 二、現行條文第二編一般鐵路及第三編高速鐵路分章節規定，惟兩編章節安排不一，爰依條文屬性重新增修調整，修正為第一章總則、第二章安全管理、第三章行車人員、第四章路線及車輛、第五章運轉、第六章行車事故及異常事件及第七章附則。 三、本章相關條文，移列至修正條文第五章「運轉」檢討修正。
	第一節　號誌、號訊及標誌	一、節名刪除。 二、本章節配合本規則將一般鐵路及高速鐵路編進行統整。
	第一百四十六條　號誌無法顯示或其顯示不明確時，應視同已顯示險阻號誌。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第二十六條合併修正。
	第一百四十八條　列車應於前、後端顯示不同標誌。於行車方向之前端顯示前部標誌，後端顯	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第二十八條合併修正。

	示後部標誌。但退行運轉與推進運轉時，不在此限。	
	第二節　列車編組	一、節名刪除。 二、本節相關條文，移列至修正條文第五章「運轉」第二節「列車編組」檢討修正。
	第一百五十條　旅客列車之車廂應相互貫通。	一、本條刪除。 二、現行鐵路機構之旅客列車之車廂均已相互貫通，依據鐵路車輛製造趨勢，亦均採貫通方式設計，本條業無規範必要，爰配合刪除。
	第三節　車輛、列車之運轉與保安	一、節名刪除。 二、本節相關條文，移列至修正條文第五章「運轉」第三節「車輛及列車運轉」檢討修正。
	第一百五十四條　第六十四條之規定，於高速鐵路運轉準用之。	一、本條刪除。 二、配合本規則將一般鐵路及高速鐵路編進行統整，不另訂準用規定。
	第一百五十五條　車輛及列車之調車不得以溜放或流轉方式辦理。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第五十二條合併修正。
	第一百六十二條　轉轍器於列車及車輛通過前，應予以鎖錠。但利用號訊進行調車時，不在此限。	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第五十五條合併修正。
	第一百六十三條　駕駛工作須在列車行進方向最前部車輛之駕駛室辦理。但下列情形已採取	一、本條刪除。 二、本條內容移列修正條文第三十一條合併修

	必要之防護措施時，不在此限： 一、退行運轉時。 二、作為救援列車運轉時。 三、運轉工程列車時。 四、車輛故障時。	正。
	第四節　運轉速度	一、節名刪除。 二、本節相關條文，移列至修正條文第五章「運轉」第四節「運轉速度」檢討修正。
	第一百七十條　列車依第一百六十三條但書各款之規定，於列車行進方向最前部車輛駕駛室以外處所駕駛時，應限制其運轉速度。	一、本條刪除。 二、列車各類型運轉速度限制，已於修正條文第五十六條第一項第五款規定由鐵路機構自行訂定。
	第一百七十一條　列車依第一百六十四條但書各款之規定退行運轉時，應限制其運轉速度。	一、本條刪除。 二、列車各類型運轉速度限制，已於修正條文第五十六條第一項第二款規定由鐵路機構自行訂定。
	第一百七十二條　鐵路機構應訂定安全之調車速度。	一、本條刪除。 二、列車各類型運轉速度限制，已於修正條文第五十六條第一項第四款規定由鐵路機構自行訂定。
	第五節　車輛停留	一、節名刪除。 二、本節相關條文，移列至修正條文第五章「運轉」第五節「車輛停留」檢討修正。
	第四章　行車事故之處理	一、本章刪除。 二、現行條文第二編一般鐵路及第三編高速鐵路分章節規定，惟兩編章節安排不一，爰

		依條文屬性重新增修調整，修正為第一章總則、第二章安全管理、第三章行車人員、第四章路線及車輛、第五章運轉、第六章行車事故及異常事件及第七章附則。 三、本章相關條文移列至修正條文第六章「行車事故及異常事件」檢討修正。
	第一百七十四條　（刪除）	一、本條刪除。 二、本次為全案修正，爰刪除原保留之條次。
	第一百七十五條　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及第一百二十五條規定，於高速鐵路準用之。但第一百二十二條之七規定之準用，其所稱嚴重遲延，指延誤達三十分鐘以上。	一、本條刪除。 二、現行條文第一百七十五條配合一般鐵路及高速鐵路編進行統整，其中現行條文第一百二十二條配合本次修正予以刪除，餘規定分別移列至修正條文第六十一條、第六十條至六十七條及第七十條。另有關現行條文但書規定移列至第六十六條第一項後段。
	第四編　附則	一、編名刪除。 二、現行條文分「總則」、「一般鐵路」、「高速鐵路」及「附則」等四編，考量一般鐵路編部分條文不合時宜，部分條文與高速鐵路編條文多有重複，爰整合並依監

		理實務檢討一般鐵路編及高速鐵路編相關條文，為鐵路一體適用。因此，法規架構將現行條文「編、章、節」修正為「章、節」，爰刪除編名。
第七章　附則		一、本章新增。 二、現行條文第二編一般鐵路及第三編高速鐵路分章節規定，惟兩編章節安排不一，爰依條文屬性重新增修調整，修正為第一章總則、第二章安全管理、第三章行車人員、第四章路線及車輛、第五章運轉、第六章行車事故及異常事件及第七章附則。 三、本章原為現行條文第四編負責移列至本章。
第七十一條　除本規則另有規定外，鐵路機構應依據本規則訂定鐵路行車實施要點，報請交通部核准。	第一百七十六條　鐵路機構應依據本規則訂定鐵路行車實施要點，報請交通部核准。	一、條次變更及文字修正。 二、鐵路機構應依據本規則訂定鐵路行車實施要點，報請交通部核准；依修正條文第三條安全管理系統執行手冊報請備查、第七條行車人員值勤作業規定報請核定、第十一條正線巡視作業規定報請備查、第十四條危險應變處理之行車運轉作業規定報請

		備查，以及第六十八條旅客及貨運列車之行車運轉、列車監控及維修保養紀錄，提送細項名稱及其保存期限報請核定等另有規定者，得另案提報。
第七十二條　本規則所定交通部辦理之事項，得委任所屬機關執行之。	第一百七十六條之一　本規則所定交通部辦理之事項，得委任所屬機關執行之。	條次變更，內容未修正。
第七十三條　本規則自發布日施行。	第一百七十七條　本規則自發布日施行。	條次變更，內容未修正。

第三條附件修正對照表

修正規定	現行規定	說明
附件、安全管理系統之實施架構指引 鐵路機構應建立維持安全之安全管理系統（Safety Management System, SMS），其實施架構並應與組織之規模及業務複雜度一致；安全管理系統應具備下列重要事項： 一、安全政策及目標 (一) 安全政策、目標與資源 宣示鐵路機構對安全管理之承諾及實施策略，及達成安全目標之方向、所需之資源等。 (二) 安全責任與關鍵人員 確保高階管理者負整體安全管理責任，各級人員亦兼負與職務相當之安全責任。並指定一名安全主管負責協調並推動安全管理系統有效實施。 (三) 安全文件 安全管理系統之相關程序應予文件化保存、控管。 二、安全風險管理 (一) 安全風險管理目標 利用風險管理手段，經由執行控制措施等，將安全風險降至		一、本附件新增。 二、為強化鐵路行車安全及建立健全安全制度，並鑑於鐵路安全組織文化亟為重要，期藉由導入運輸界常見之安全管理系統，尋求系統性管理機制，解決現行鐵路機構之營運安全問題，以提升整體鐵路行車安全；爰參酌民用航空法子法航空器飛航作業管理規則第九條附件之架構及交通部運研所一百零七年「鐵路運輸安全管理系統（SMS）制度化策略之研擬」研究案，增訂本附件有關建立安全管理系統之實施架構指引，內容含括四大構面及十二個要項，以提供鐵路機構建立該系統之重要依循。

可接受範圍內。 (二) 設備管理與作業管理 確保鐵路機構之營運與維修作業符合安全規定。 三、安全確保 (一) 緊急應變 緊急事件發生時，應迅速啟動緊急應變相關作業，並於作業完成後回復至一般作業。 (二) 事件、事故通報與調查 事故及事件應作通報及後續調查，以查明其根本原因及提出適當之改善方案，避免再度發生。 (三) 稽核、審查與評估 稽核、審查安全管理系統之有效性，訂定安全績效指標，評估安全績效。 (四) 變革管理 建立並維持一套正式流程，以檢視主要作業之改變是否影響既有之安全風險、程序或作業流程。 (五) 持續改進 持續改善安全管理系統之適足性與有效性。 四、安全推廣 (一) 安全教育訓練與適任性管理 應制定並維持安全訓		

練計畫，以確保所有人員獲得訓練並可勝任於安全管理系統中之職責。 (二) 安全資訊傳達與溝通 組織應建立並維持一有效之安全溝通管道，確保所有人員已接收並理解安全資訊。		