

立法報導

外國法案介紹—鐵路法

概述

鐵路是國民經濟的基礎產業，對於經濟成長與社會發展具有重要的推升效果，尤其是在國家公益使命中具有指標性意義，兼具鐵路產業特徵與運輸產品行銷的雙重屬性。從鐵路產業經濟以及公共物品特徵中，形成鐵路產業結構的多元相對特殊模式，同時具備公益性與商業性、行政性與市場性、共營性與專營性、公共性與企業性等多個面向之準公共財屬性，並帶有特殊產業營銷特徵。

鑒於鐵路運輸具有共享性特質及低消費的低排他性質之公益性產業，屬於互聯輸送、資本集中及大規模乘載移動等特點，故其初期建構時必須投入巨額資本、高勞動力以及專業技術工程之協力建設，無論是企業定位抑或經營方式皆與一般私營企業之屬性有極多不同之處，即鐵路企業為提高整體經營效益，以公益為出發，市場需求為導向，以現行之人力物力財力等企業資源為支柱，開拓出客貨運輸主營業務以外的生產經營活動，充分發揮鐵路運輸優勢，發展客貨運輸核心業務，延伸鐵路客貨運輸服務產業鏈，統籌運用開發具有比較優勢的經營專案，全方位在運輸市場爭取績效，以確保社會公益之前提下得到全體國民認可，而能最大限度地增加鐵路自身經濟效益。

總體而言，鐵路產業的基本屬性因素，在於鐵路路網或鐵路交通基礎設施，具有強烈的準公共財或俱樂部財性質，惟鐵路客貨運營運卻又同時具有明顯的私有財性質。因此，鐵路路網雖有自然壟斷特點，但其鐵路營運卻具有強烈的市場競爭特質。鐵路營運部分必須仰賴穩定客源收入，追求適宜性的財務報酬，不容許國家財政過度負擔，強調以企業經營手段增益產業績效；

但對於公共投資的部分，卻又基於維護國民自由遷移的需求，必須保持最大公益性的共享屬性，使得國家補貼票價支出得以獲得民意支持。

一般而言，鐵路立法的目的在於促進鐵路事業發展，兼顧社會公益，維護鐵路運輸與各投資業者的合法權益，維持鐵路運輸秩序及保證運送安全。我國鐵路法雖未明示立法宗旨，但從各條條文即能看出，該法之立法設計偏向於公益性營運需求，並兼顧運輸安全。此由我國鐵路經營以國營為原則，並由政府高度控管市場，擬定鐵路運價，負起防護鐵路設施、維護鐵路沿線、站、車秩序及客貨安全之立法設計即能看出端倪。目前鐵路法具體定義，所謂鐵路是以軌道導引動力車輛行駛之運輸系統及其有關設施，且明定鐵路是以國家經營為原則，並課以須由中央政府經營鐵路運輸，但亦規定得由地方營或民營經營，地方營鐵路是由地方政府經營之鐵路；民營鐵路則是由國民經營之鐵路。至於所謂鐵路機構乃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。依據鐵路法第 10 條規定，全國鐵路網計畫，由交通部擬訂，報請行政院核定公告，但經核定全國鐵路網計畫中之鐵路路線未能興工時，地方政府或國民亦得申請交通部核准建築經營之。由此觀之，建構全國鐵路網是由交通部擬訂計畫，計畫內之鐵路路線興建亦屬政府權責，除非政府未能即時興建，地方營或民營方可依法提出申請興建經營，惟申請之准駁，政府保有最終核定權。無論如何，在鐵路路線建構方面，政府具有國家授權之無可替代的絕對權力。

鐵路事業採以國營經營之原則，其理由有些是出於自然壟斷因素，有些則是出於其公益性事業要求，其理由如次：

- 一、鐵路事業深具獨占性，唯有國家經營，其公共利益才能顧全，並足可增益國人享有廉價便利之交通運輸。
- 二、鐵路建設初期必須投入巨額的建構成本，且有可能經過私人土地，必須仰賴公權力介入，且鐵路路權具有絕對的公益性質，故不可能交由私人規劃，須由政府直接介入管控。
- 三、鐵路具有極大的公益效應，與國民作息流動有所關連，不能一味考慮營運利潤，阻礙國民便利之交通權行使，爰須仰賴政府的財政補貼，提升搭乘意願，降低運輸票價門檻。

惟自高速公路通車後，我國鐵路事業面臨運輸市場環境的重大轉變，致獨占地位頓失。另面臨歷次勞動保障的修法強化，增加勞動人力成本，影響營運收益；且採取國營體制難免受到政治因素干預；以及各國國鐵民營化之

影響衝擊，導致長期債務日益擴大。此外，由於修法不易，多角化經營轉型困難；貫徹政府政策的壓力仍在，合理訂定符合通膨之營運定價機制欠缺；運輸市場競爭加遽，獨占優勢不保，以及公營體制缺乏企業經營活力等，皆屬我國鐵路事業營運績效不彰之因素。

基於鐵路具有明顯的網路經濟特性，這對鐵路企業的資產結構及經營邊界均會滋生規模經濟要求。因此，若未來擬對鐵路改革立法，可先行考慮是否採取「車路分離」的經營模式，即分離鐵路基礎設施管理與運輸經營（Separation Between Infrastructure Management and Transport Operation），將鐵路路線網絡統一管理及經營，並將客貨運營公司開放私營，私營公司須支付鐵路路線網絡之線路使用費，並適度開放各私營公司間自由競爭。惟在塑造市場競爭的同時，亦應考慮到鐵路之規模經濟、經營範圍等經濟因素，以對鐵路可能出現之過度競爭情況預做風險控管。改革中的鐵路立法原則，基本上應關注在 5 個方面，即引入競爭原則、立法管控原則、市場化原則、公司化原則、政府補貼原則。概括地說，對於進入門檻低的、反壟斷力量強的及具有競爭性的鐵路運輸業，應以引進競爭為主，並查核其承受能力，制定相應的政府補貼措施。相反，對於那些進入門檻高的、反壟斷力量弱的及自然壟斷性強的路網設施，則以立法管控為主，並適當引入競爭機制。

鐵路與一般企業的特點不同，是國家重要的關鍵基礎設施，應特別關注現行城鄉差距之實況，盡力調配以符合國民交通需求，俾平衡鐵路營運公平，讓鐵路運輸承擔更多之公益性任務。無論未來鐵路應如何改革，都不應將鐵路定位在以盈利為其單一目標，必須具有雙重的營運目的，即企業性與公共性。一方面經營鐵路需要採以企業模式獲得收入，通過自主性事業預算確定其營運績效；另一方面，政府必須體認鐵路具有替代國家承擔社會任務及控制國民經濟命脈的特殊職能，採以國家財政投資興建鐵路基礎建設，以確保鐵路運輸安全。爰以，政府不但須以國家財政扶持鐵路事業正常營運，且應以公權力維護路網安全性、市場穩定性並加以控制。如果按照一般營利性企業規範鐵路營運，勢必造成日後的改革目標與監管政策間發生混亂。是以，未來鐵路立法改革中雖應納入競爭機制，但仍不宜排除公益性之公共目標，並且應極力避免競爭所帶來的市場失靈問題發生。以下謹就英國、德國及日本鐵路法之立法狀況予以簡述，以供立法及研究之參考：

一、英國

1825 年英國興建全球第一條鐵路，從此鐵路運輸業迅速拓展，成為英國

國民生活經濟之重心。1948 年政府依「運輸法」之規定將鐵路收歸國有，「運輸法」主要內容係將鐵路路網、鐵路服務業、公路運輸、內河航運、碼頭等全面進行國有化，由英國運輸委員會統一管轄，並下設鐵路委員會專管鐵路事業。然而隨著公路、航海業之興起，加上英國國內製造業大量向海外轉移，國有鐵路運輸市場日益萎縮，貨運及客運量每況愈下，英國鐵路公司開始出現虧損。嗣雖有鐵路轉型及改革之議，但因內部之組織重組，仍未能解決國營事業所缺乏之激勵及效率問題，國鐵財務繼續惡化，國鐵由國有化轉為民營化議題被搬上檯面，英國國鐵民營化改革箭在弦上。

1994 年 4 月 1 日英國鐵路民營化改革正式啟動。鐵路民營化之依據來自於「鐵路法」之制定，其立法宗旨係引進鐵路運輸業競爭機制，同時配合歐洲共同體 94/440 號指令，要求鐵路事業「車路分離」，即將鐵路之基礎設施與營運業務分開，售予私人部門，且此兩項業務必須建立相互獨立之帳戶。另為適應「車路分離」及帳戶分立，進行調整相對應之鐵路機構。惟英國鐵路改革民營化後，鐵路客貨運量確有穩定增長；私人投資亦大幅增加，政府補貼則逐漸減少，但也滋生鐵路客運經營者之間的惡性競爭及缺乏合作，罔顧鐵路運輸安全，並突顯出鐵路安全設備更新不及與鐵路基礎設施投資不足之缺點。因此，英國政府決定透過再修法，進行鐵路改革。

2005 年 4 月 7 日，英國「鐵路法」在女皇批准公布後，完成修法程序。該法主要內容包括：

- (一) 明定撤銷「鐵路策略規劃局」，在運輸部下設置「鐵路署」(Rail Group)，主要負責日常之決策、特許權之批准、制定長期鐵路策略規劃，並與政府其他運輸部門合作，以確保國家整體運輸政策之執行。
- (二) 明定鐵路監管機關職掌及鐵路策略之轉移，成立「鐵路監管辦公室」(Office of Rail Supervision and Management, ORSM)，同時，合併經濟及安全管制之職能，將原來負責安全管制職能之「衛生及安全委員會」，移交給「鐵路監管辦公室」，使鐵路旅客運輸管理工作更加順暢。
- (三) 明定成立鐵路公共部門資金管理機構，強化財政紀律及責任；明確授與路網公司經營鐵路網之職責。
- (四) 明定成立「鐵路乘客理事會」與「鐵路乘客委員會」，授予相關權限，以加強保障乘客權益。

二、德國

西德於 1951 年 3 月 29 日制定「一般鐵路法」，以規範該國鐵路之運營安

全，並提供有吸引力的軌道運輸服務。然而自 1950 年至 1990 年，鐵路在西德運輸市場的占比節節衰退。東西德統一之後，原屬東德之德國國營鐵路的營運量亦急遽下滑，對統一後的德國政府之財政負擔更是雪上加霜，即使有心改革，然國有鐵路之運作皆因政治因素以及受限於預算法、公務員法及公共服務法等法律拘束而陷入癱瘓，致使內部組織重整受挫。

在各界紛紛施壓要求採取行動進行改革之情況下，德國國會於 1993 年 12 月通過有關鐵路改革之法案，名稱為「鐵路重新規範法」，其內容包含修正基本法、制定 5 個新法以及修正超過 130 個現行法，其中「一般鐵路法」則為全文修正。

現行「一般鐵路法」以歐盟 91/440/EWG 指令為基礎，於 1994 年 1 月 1 日開始實施。「一般鐵路法」類別為交通法，其規範對象為一般鐵路（第 1 條第 2 項）。在公共服務之原則下，聯邦政府負責聯邦鐵路之鐵路交通管理（基本法第 87e 條）。其他鐵路則受各邦政府管轄（第 2a 條）。

「一般鐵路法」之目的為：（一）確保鐵路安全運營。（二）確保有吸引力的鐵路運輸服務。（三）確保鐵路運輸服務及鐵路基礎設施運作方面提供有效的競爭力（第 1 條第 1 項）。並根據「一般鐵路法」規定，聯邦政府及各邦政府必須以創造最佳交通條件為目標，以提升鐵路交通之競爭力，並透過運輸工具之公平競爭使經濟上合理的分工成為可能。

三、日本

自 1949 年「日本國有鐵道法」施行以來，該國之國營鐵路擔負運輸之大宗，就提升國民生活品質與國民經濟發展，發揮偌大功能。惟 1960 年代，汽車迅速崛起，航空運輸亦飛躍式成長，國營鐵路於交通體系中，面臨激烈競爭，已逐步喪失獨占之地位，營運陷入日趨惡化之困境，連年虧損，若不加以改革，恐導致破產。重建符合國民期待之國營鐵路體制，乃當時刻不容緩之重要課題。

日本鐵路系統相關法律，係以「鐵道營業法」與「鐵道事業法」為主軸。前者確立鐵路事業之經營管理規則，後者側重鐵路運輸安全之規範。該國期藉上揭二法建構完善鐵路監督管理體制，俾促進業者落實提供安全、優質鐵路運輸服務之精神。

日本鐵道營業法主要規範在鐵路運價、鐵路設備安全維護、公共運輸安全管理及鐵路營運規程等方面。鐵路從業人員得對於違規者驅離至車廂或鐵路以外之區域；對於傳染病患者未依國土交通大臣所定規程者，得不讓其乘

車；未有隨行人員陪伴之重病患者，得拒絕其搭乘，若託運火藥、其他危險爆裂物品，除鐵路機構已公告辦理運送者外，得拒絕運送。

日本鐵道事業法，將鐵道事業分為：第一種鐵道事業、第二種鐵道事業及第三種鐵道事業。第一種鐵道事業，即是從事鐵路之經營管理者。第二種鐵道事業，僅從事鐵路運輸活動。第三種鐵道事業則是從事鐵路基礎建設之經營管理者。並規定經營鐵路事業者，須取得國土交通大臣許可。

獲得許可之經營鐵路事業者，其鐵道工程施工須獲國土交通大臣認可，且經認可之工程，應於國土交通大臣指定期限內竣工，且須申請履勘。鐵道事業使用之車輛亦應取得國土交通大臣確認。若發生列車相撞、火災等事故或影響鐵路運輸之異常事件時，應立即就事故情形、原因等事項，向國土交通大臣提出報告。國土交通大臣並須於每年度就事故報告、運價及其他運輸安全相關資訊進行彙整，並公開之。

此外，國土交通大臣認為鐵路事業者有礙鐵路運輸安全、旅客權益時，得要求業者採取調整運價、變更列車運行計畫等改善措施，以及要求鐵路事業者不得將其名義供他人從事鐵路事業使用，亦不得將事業交由他人經營。另列車行駛管理等之委託及受託列車運行管理、其他國土交通省令所定鐵路事業相關業務管理之委託及受託，須獲國土交通大臣許可。而國土交通大臣於執法必要範圍內，得派人至業者之辦公處所或其他營業場所，就經營狀況、事業使用設施、帳冊等進行檢查，或請相關人員說明。

英國

2005 年鐵路法

Railways Act 2005

法案簡介：

早在 1825 年英國興建全球第一條鐵路，從此鐵路運輸業迅速拓展，成為英國國民生活經濟之重心。從 1850 年代起，至 1890 年鐵道鋪設已達 3.2 萬公里，全國鐵路路網更臻完備。嗣因鐵路發展迅速，至今英國政府在鐵路監

管體制改革，均採取立法及修法途徑，以確立監管鐵路之相關管制能與時俱進，逐一體現鐵路改革目標。英國鐵路法歷程大致分成 4 個時期，茲說明如下。

一、工業化時期（1840-1920）：

1840 年「西摩爾條例」及 1852 年「格萊斯頓補充條例」，是英國第一部以法律形式，規定監督機構得針對鐵路私人經營行為加以監管之法案，具有英國鐵路立法里程碑之意義。上述兩個條例主要內容為：

- （一）明定隸屬於議會之鐵路特別委員會為監督機構。
- （二）明定鐵路營運於必要時，須向鐵路特別委員會提報財務及經營績效等報告。
- （三）明定監督機構對鐵路營運擁有調查權與處罰權。

二、國有化時期（1921-1992）：

1921 年，英國頒布「鐵路法」(Railways Act 1921)，要求最多的小規模鐵路公司進行整併。至 1923 年，計有 123 個大小不同之民營鐵路公司進行合併，最後形成大西部、南方、倫敦、蘇格蘭與米特蘭、倫敦及東北等 5 個超大型鐵路公司，走上鐵路企業壟斷之路，引起民眾不滿，致鐵路國有化議題開始獲得廣大討論。1947 年通過「運輸法」(Transport Act 1947) 為鐵路國有化奠定法律基礎，1948 年執政之工黨政府依「運輸法」之規定將鐵路收歸國有，同時成立英國鐵路公司 (British Railways)。「運輸法」主要內容係將鐵路路網、鐵路服務業、公路運輸、內河航運、碼頭等全面進行國有化，由英國運輸委員會統一管轄，並下設鐵路委員會專管鐵路事業。

1962 年，英國鐵路公司成立董事會做為公司內部最高管理機構。然而隨著公路、航海業之興起，加上英國國內製造業大量向海外轉移，國有鐵路運輸市場日益萎縮，貨運及客運量每況愈下，英國鐵路公司開始出現虧損。鑒於 1974 年頒布之「鐵路法」，規定鐵路客運基於服務社會之義務，所產生之虧損應由政府補貼。此後，國鐵虧損越來越大，每年都需要向政府申請補貼，成為國家財政之重大負擔。

1982 年及 1988 年，雖然分別進行兩次國鐵內部組織重組，力圖減少虧損，但因內部之組織重組，仍未能解決國營事業所缺乏之激勵及效率問題，國鐵財務繼續惡化，至 1992 年虧損已達 1.64 億英鎊。體制內改革行不通，國鐵由國有化轉為民營化議題被搬上檯面，英國國鐵民營化改革箭在弦上。

三、民營化時期 (1992-2003)：

英國鐵路改革民營化方案於1992年7月，以運輸大臣提交國會審議之「鐵路改革白皮書：鐵路之新機會」(White Paper: New Opportunity for the Railway)的形式出現，提出一種在權責上互補之雙重管制體系，以對鐵路部門實施管制。1993年11月，國會通過以「鐵路改革白皮書」之主要內容為制定基礎之「鐵路法」(Railways Act 1993)，並於1994年4月1日生效，英國鐵路民營化改革正式啟動。該法之立法宗旨係引進鐵路運輸業競爭機制，同時配合歐洲共同體94/440號指令，要求鐵路事業「車路分離」，即將鐵路之基礎設施與營運業務分開，售予私人部門，且此兩項業務必須建立相互獨立之帳戶。另為適應「車路分離」及帳戶分立，進行調整相對應之鐵路機構。

1993年「鐵路法」主要內容如下：

- (一) 明定鐵路路網業務與列車體業務分開，於實現民營化前，鐵路路網公司由政府經營，負責管理所有鐵路基礎設施；英國鐵路公司則負責管理所有客運業務。
- (二) 為使民營企業順利進入鐵路運輸領域，明定採取發放特許經營執照方式，將英國鐵路公司全部客運業務，出售予民營企業經營。
- (三) 明定經營鐵路客貨運之民營企業，享有鐵路路網營運之權利。
- (四) 明定包括外國企業在內之民營企業，具租賃列車體之權利及義務。
- (五) 明定鐵路路網公司民營化。
- (六) 任命鐵路總監監管鐵路路網營運權之使用及收費標準；任命發放特許經營執照之總督負責談判、授權及監督特許經營許可證之發放。
- (七) 明定鐵路經營權轉移之相關問題規範。

在此「車路分離」及走向「民營化」之法律背景下，英國鐵路運輸之市場主體分成3部分：(一) 1家路網公司「英國鐵道公司」(Railtrack)，負責經營及管理鐵路基礎設施；(二) 25家客運公司，針對民營企業以公開招標方式，發放特許經營執照；(三) 英國鐵路公司(British Railways)分拆成6個貨運公司，分別經營整列貨運、貨物配送及鐵路快運等3項業務。

另外，成立4個主要監督機關：(一)「鐵路客運特許經營辦公室」(Office of Passenger Rail Franchising, OPRF)，在政府直接控制下，監管特許經營許可證之審批、簽約、財政補貼及透過票價管制保護消費者權益。(二)「鐵路管制署」(Office of the Rail Regulation, ORR)，由運輸大臣任命職權獨立之鐵路警察，職掌路網營運執照、客貨運執照、站場執照及輕修場執照之發放

與法規修訂，批准鐵路運營公司與路軌、站場所有者間之協議，監督與控制路網公司之入網費，以保護消費者利益。(三)衛生及安全委員會(The Health and Safety Commission, HSC)，負責監管鐵路安全。(四)鐵路乘客委員會(Rail Passenger Commission, RPC)，係由政府出資支助之民間組織，代表各地區及乘客之利益，對鐵路服務品質進行監督。

1994年「鐵路法」施行後，發現「鐵路客運特許經營辦公室」及「鐵路管制署」，在職能上有重疊之處，需要調整。其次，兩個機構都只對短期間之監管負責，缺乏長期規劃。更有甚者，因民營化後暴露出投資不足、行車安全水準下降等急待解決之問題均無法改善。如1988年倫敦發生鐵路大災難，事後檢討即發現，係民營化過於節省經費，疏於投資維護安全之必須採購設備，而改用低價不耐用儀器之結果，致釀成大車禍。

故為使鐵路監管職能更完善，2000年修正「運輸法」(Transport Act 2000)。在鐵路方面，主要是以2002年2月1日成立「鐵路策略規劃局」(Strategic Rail Authority, SRA)，取代「鐵路客運特許經營辦公室」。同時，合併「鐵路客運特許經營辦公室」及「鐵路管制署」重疊之部分職權，明定由「鐵路策略規劃局」負責。於「鐵路策略規劃局」內設置管理部、貨運部等10個部門，專責鐵路客運特許經營之發給、規劃鐵路發展政策與策略、發放政府補貼及其他監管職能。此外，2003年復頒布「鐵路及運輸安全法」(Rail and Transport Safe Act 2003)，強化行車安全管制職權。

四、改革重組時期(2004以後)：

整體而言，英國鐵路改革民營化後，鐵路客貨運量確有穩定增長；私人投資亦大幅增加，政府補貼則逐漸減少，但也滋生鐵路客運經營者之間的惡性競爭及缺乏合作，罔顧鐵路運輸安全，並突顯出鐵路安全設備更新不及與鐵路基礎設施投資不足之缺點。另外，「鐵路策略規劃局」自成立以來，在強化對鐵路安全之監管、減少客運公司數量及延長特許時限等方面雖然做了些改革，但由於該機構非屬政府機關，卻行使部分政府職能，其屬性不夠明確，在協調整個鐵路監管工作上仍發生許多困擾。因此，英國政府決定透過再修法，進行鐵路改革。

2004年7月，國會再次審議通過「英國鐵路之未來」白皮書(White Paper: Future for the Railway)，其主要內容包括：(一)政府直接負責制定鐵路策略；(二)明確授與路網公司經營鐵路網之職責；(三)加強路網公司與列車營運公司合作，減少特許經營權之發放，促進路網公司與特許經營者間之協調；

(四) 增加蘇格蘭、威爾斯地方政府及倫敦市政府，彈性處理地方客運及相關基礎設施之權限；(五) 成立「鐵路監管辦公室」負責安全、營運及成本監管工作；(六) 加強貨運業務。2004 年 7 月，政府依據上述白皮書內容向議會提出新的「鐵路法」草案。

2005 年 4 月 7 日，英國「鐵路法」在女王批准公布後，完成修法程序。該法主要內容包括：

- (一) 明定撤銷「鐵路策略規劃局」，在運輸部下設置「鐵路署」(Rail Group)，主要負責日常之決策、特許權之批准、制定長期鐵路策略規劃，並與政府其他運輸部門合作，以確保國家整體運輸政策之執行。「鐵路署」下設鐵路計畫處、鐵路貨運服務處、鐵路策略及財務處、鐵路技術及業務處、客戶及股東關係部、採購部等 6 個部門。該署之權責包括：
 1. 制定鐵路長期發展規劃及策略；
 2. 調整國家鐵路產業策略；
 3. 管理鐵路客運特許權；
 4. 推動提高路網公司、列車營運公司經營績效；
 5. 確實與完全垂直的一體化公司合作；
 6. 與股東及鐵路使用者合作；
 7. 確保整個鐵路業之權利義務透明化；
 8. 確保經營管理更有效率，服務更加安全可靠。
- (二) 明定鐵路監管機關職掌及鐵路策略之轉移，成立「鐵路監管辦公室」(Office of Rail Supervision and Management, ORSM)，同時，合併經濟及安全管制之職能，將原來負責安全管制職能之「衛生及安全委員會」，移交給「鐵路監管辦公室」，使鐵路旅客運輸管理工作更加順暢。
- (三) 明定成立鐵路公共部門資金管理機構，強化財政紀律及責任；明確授與路網公司經營鐵路網之職責。
- (四) 明定成立「鐵路乘客理事會」與「鐵路乘客委員會」，授予相關權限，以加強保障乘客權益。

2005 年英國「鐵路法」(Railways Act 2005) 共計 6 部分、60 條條文、13 個附錄。

條文要旨：

第 1 部分 職能及鐵路策略之轉移

職能之轉移

第 1 條 鐵路策略管理局職能之轉移及廢止

第 2 條 鐵路管制署安全功能之轉移

鐵路策略

第 3 條 1993 年法第 4 條所規定之一般職責

第 4 條 實施策略所需費用之審核

第 5 條 蘇格蘭鐵路策略

第 2 部分 鐵路公共部門資金管理機構

協助及確保服務條款

第 6 條 國務大臣之財政援助等

第 7 條 國務大臣協助貨運服務之通知

第 8 條 有關蘇格蘭之特許經營及財政援助

第 9 條 蘇格蘭貨運服務部長之協助通知

第 10 條 有關威爾斯之特許經營及財政援助

第 11 條 威爾斯議會對貨運服務協助之通知

第 12 條 特許經營協議期滿時之轉移計畫

客運管理人員

第 13 條 鐵路客運管理人員之職責

第 14 條 與客運管理人員相關規定之廢止及保留

倫敦

第 15 條 國務大臣與倫敦交通局合作之義務

第 16 條 放寬對倫敦交通局之合約限制

第 17 條 倫敦交通局職員資格

別無其他選擇時由鐵路提供之服務

第 18 條 他人資助之服務及其責任限制

第 3 部分 鐵路乘客理事會及鐵路乘客委員會

第 19 條 鐵路乘客理事會

第 20 條 理事會授予之職能

第 21 條 鐵路乘客委員會

第 4 部分 路網之變更等

鐵路客運服務之中止

第 22 條 營運人員所提中止非特許營運商服務之提案

第 23 條 資金監管機構所提出中止非特許經營客運服務之提案

第 24 條 中止特許經營或安全性服務之提案

第 25 條 中止專營性客運服務之提案

客運路網營運之中止

第 26 條 營運商所提關閉客運路網之提案

第 27 條 資金監管機構所提之關閉客運路網之提案

第 28 條 關於中止安全路網營運之提案

車站之停止使用或營運

第 29 條 營運商提出關閉車站之提案

第 30 條 資金機構提出關閉車站之提案

第 31 條 關於中止固定性車站營運之提案

向鐵路管制署提交之審查

第 32 條 向鐵路管制署提交之審查

第 33 條 關閉之要求

排除之提案

第 34 條 小部分修正

第 35 條 被視為小部分修正之關閉

第 36 條 實驗性客運服務之指定

第 37 條 試驗性旅客服務之中止

第 38 條 依命令排除之服務、路網及車站

替代性服務

第 39 條 與服務修正有關之優質契約計畫

第 40 條 替代之道路服務

本部分之補充規定

第 41 條 資金管理機構之提案

第 42 條 關閉指南

第 43 條 關於關閉指南之公布及修正程序

第 44 條 違反法定義務時之責任阻却

第 45 條 對第 4 部分之釋義

第 5 部分 更多之雜項規定

鐵路管理經營及細則規範

第 46 條 細則

第 47 條 蘇格蘭部長制定罰款規範之權力

第 48 條 蘇格蘭身障者鐵路使用之業務守則

提供蘇格蘭服務公司之鐵路管理令

第 49 條 蘇格蘭部長與鐵路管理相關之職能

第 50 條 蘇格蘭部長對鐵路管理公司之協助

合作之義務

第 51 條 鐵路管理署對主管機構之協助及建議

第 52 條 客運主管人員向交通部長提供諮詢之義務

第 6 部分 一般及補充規定

一般規定

第 53 條 稅收

第 54 條 1993 年法之進一步修正

補充規定

第 55 條 費用等

第 56 條 法定文書之效力

第 57 條 「僅限威爾斯之業務」及「威爾斯鐵路業務」之定義

第 58 條 一般解釋

第 59 條 重要之修正、過渡條款及廢止條文

第 60 條 簡稱、生效日期及範圍

附錄

附錄 1

鐵路策略主管機構之職能移轉等

第 1 部分 職能之移轉及廢止

與消費者保護及許可證有關之其他職能轉移至鐵路管制署

第 2 部分 對蘇格蘭部長移轉職能目的之定義

附錄 2

移轉計畫

計畫之申請及啟動

附錄 3

安全功能之移轉

鐵路安全目的

附錄 4

鐵路管制署對費用及許可條件之審查

附錄 5

依本法第 19 條第 1 項建立之鐵路乘客委員會

附錄 6

倫敦交通運輸使用者委員會保留之職能

交通運輸使用者委員會成員代表倫敦鐵路地區之用戶

附錄 7

第 4 部分之協商機制

附錄 8

中止已被排除之倫敦區鐵路營運之提案

附錄 9

鐵路營運商制定之公司細則

附錄 10

與移轉計畫有關之稅收規定

附錄 11

對 1993 年鐵路法之雜項修正

附錄 12

其他次要及相應之修正

附錄 13

廢止

資料來源：

http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2005/14/pdfs/ukpga_20050014_en.pdf

(最後瀏覽日：2019/04/18)

德國

一般鐵路法

(Allgemeines Eisenbahngesetz)

法案簡介：

一、歷史背景

第二次世界大戰結束後，德國分裂成東德與西德 2 個國家，並於 1949 年各自建立自己的國家鐵路，在西德稱為德國聯邦鐵路（Deutsche Bundesbahn），在東德則為德國國營鐵路（Deutsche Reichsbahn），二者皆為國有企業。西德於 1951 年 3 月 29 日制定「一般鐵路法」，以規範該國鐵路之運營安全，並提供有吸引力的軌道運輸服務。然而自 1950 年至 1990 年，鐵路在該國運輸市場的占比節節衰退，旅客運輸從 37% 降至 6%，貨物運輸亦自 56% 跌到 21%。雖然政府陸續提供了高達 550 億馬克之補貼，其 1990 年之赤字依然達到 50 億馬克之多。

東西德統一之後，原屬東德之德國國營鐵路的營運量亦急遽下滑，對統一後的德國政府之財政負擔更是雪上加霜。東西兩邊鐵路營運狀況皆赤字連連，至 1993 年總債務已經達到破紀錄的 700 億馬克。除此之外，兩家國有鐵路之運作皆因政治因素以及受限於預算法、公務員法及公共服務法等法律拘束而陷入癱瘓。

在各界紛紛施壓要求採取行動進行改革之情況下，德國國會於 1993 年 12 月通過有關鐵路改革之法案，名稱為「鐵路重新規範法」，其內容包含修正基本法、制定 5 個新法以及修正超過 130 個現行法，其中「一般鐵路法」則為全文修正。

二、1993 年鐵路改革

1993 年 12 月 27 日之鐵路改革有二大目的：

- (一) 提高鐵路交通之市占比率：鐵路改革的目標之一是要提高鐵路之效能，使其隨著未來的交通成長而扮演更重要角色。
- (二) 疏解聯邦政府預算：鐵路改革的另一重點是，減輕政府因維持德國聯邦鐵路及德國國營鐵路，而須保持收支平衡所產生之預算壓力。

至於鐵路改革包含以下措施：

- (一) 成立德國鐵路股份公司 (Deutsche Bahn AG)：該公司係由原屬西德的德國聯邦鐵路及東德的德國國營鐵路合併轉型成為一家符合嚴格企業經營方式之股份公司。公司內部分三個部門：軌道部、客運部及貨運部。
- (二) 減輕政府債務及繼承而來之財政負擔：成立聯邦鐵路資產管理局 (Bundeseisenbahnvermögen)，接收德國聯邦鐵路及德國國營鐵路大約 340 億歐元之債務以及聯邦鐵路及國營鐵路所屬、但非鐵路營運所必需之財產、資產及員工，並負責辦理剩餘房地產之出售。
- (三) 成立聯邦鐵路局 (Eisenbahn-Bundesamt)：負責執行政府公共行政職權，如監督、核發許可，以及預備基礎設施之投資等。
- (四) 將區間鐵路客運移轉給各邦：1996 年郊區鐵路客運區域化之後，聯邦政府應持續編列預算提供各邦相關經費，而各邦則依政府採購原則經營區域鐵路客運。
- (五) 開放鐵路運輸市場競爭，以提高鐵路交通之市占率。

1993 年鐵路改革之後，德國鐵路運輸相關法規仍持續增修，2005 年通過之「一般鐵路法」第 3 次修正法，除將歐盟 2001 年第 1 次鐵路包裹法案之要求納入法條之外，並授權成立聯邦網絡局 (Bundesnetzagentur)，作為促進鐵路運輸競爭之監管機關。該機關擁有廣泛的職權並被賦予干預權，其範圍甚至超出了歐盟第 1 次鐵路包裹法案之要求。

三、「一般鐵路法」內容

現行「一般鐵路法」以歐盟 91/440/EWG 指令為基礎，於 1994 年 1 月 1 日開始實施。「一般鐵路法」類別為交通法，其規範對象為一般鐵路 (第 1 條第 2 項)。至於磁浮列車、有軌電車及類似軌道車種、登山火車以及其他特殊設計之鐵路，皆非「一般鐵路法」之規範對象，而係規範於「客運交通法」(Personenbeförderungsgesetz) 中。在公共服務之原則下，聯邦政府負責聯邦鐵路之鐵路交通管理 (基本法第 87e 條)。其他鐵路則受各邦政府管轄 (第 2a 條)。

「一般鐵路法」之目的為：

- (一) 確保鐵路安全運營。
- (二) 確保有吸引力的鐵路運輸服務。
- (三) 確保鐵路運輸服務及鐵路基礎設施運作方面提供有效的競爭力 (第 1 條第 1 項)。

根據「一般鐵路法」規定，聯邦政府及各邦政府必須以創造最佳交通條件為目標，以提升鐵路交通之競爭力，並透過運輸工具之公平競爭使經濟上合理的分工成為可能。

「一般鐵路法」第 2 條規定了以下名詞定義：

- (一) 鐵路：提供鐵路運輸（鐵路公司）或經營鐵路基礎設施（鐵路基礎建設公司）之公營或民營企業。
- (二) 運輸服務：運輸搭載鐵路基礎設施上的人員或貨物。鐵路公司必須能夠確保列車運輸。
- (三) 鐵路基礎設施：包括鐵路輸電線路在內之鐵路設施。
- (四) 跨國集團：是指總部在歐洲共同體不同會員國中兩個以上鐵路企業之結合，其業務是在會員國之間提供跨境鐵路運輸服務。
- (五) 鐵路客運：即搭載人員之大眾鐵路運輸服務。
- (六) 聯邦鐵路公司：由聯邦政府所有或聯邦持有多數股權之公營事業。
- (七) 區間交通網絡：供非長途旅客運輸列車行駛的鐵路。
- (八) 區間火車：僅在區間交通網絡上行駛之火車，因此不提供長途的旅客運輸服務。
- (九) 工程鐵路：專門為自己的貨運而運營之鐵路基礎設施。

除了上述各點，「一般鐵路法」另亦規定了大眾鐵路運輸的許多細節。

條文要旨：

- 第 1 條 適用範圍，競爭條件
- 第 2 條 名稱定義
- 第 2a 條 確定鐵路屬性
- 第 3 條 公共鐵路交通
- 第 4 條 安全義務，聯邦鐵路局職權
- 第 4a 條 維修
- 第 4b 條 檢驗專業人員
- 第 5 條 鐵路監理
- 第 5a 條 鐵路監理機關之職掌與職權
- 第 5b 條 鐵路交通事故調查所之職掌與職權
- 第 5c 條 資料蒐集、處理及使用
- 第 5d 條 保密義務

- 第 5e 條 移交公務機關
- 第 5f 條 保存期限及刪除期限
- 第 6 條 核發及禁止營業許可
- 第 6a 條 取得營業許可之條件
- 第 6b 條 可靠性之要求
- 第 6c 條 財力之要求
- 第 6d 條 專業能力之要求
- 第 6e 條 可靠性及財力證明
- 第 6f 條 營業許可之有效期
- 第 6g 條 營業許可之撤銷、限期限制
- 第 6h 條 通報歐洲執委會
- 第 6i 條 歐洲執委會施行細則
- 第 7 條 (刪除)
- 第 7a 條 鐵路公司安全證書及國家證書
- 第 7b 條 安全證書及國家證書之修改、撤回及撤銷
- 第 7c 條 安全證明
- 第 7d 條 認證
- 第 7e 條 取得培訓機會
- 第 7f 條 開始營運 (營運許可)
- 第 7g 條 維修許可證書
- 第 7h 條 規費及費用
- 第 8 條 (刪除)
- 第 9 條 (刪除)
- 第 9a 條 (刪除)
- 第 9b 條 (刪除)
- 第 10 條 運輸義務
- 第 11 條 鐵路基礎設施之交付及除役, 運營義務
- 第 12 條 運輸票價
- 第 12a 條 乘客資訊
- 第 13 條 銜接其他鐵路
- 第 14 條 保險義務
- 第 14a 條 保險義務之豁免

- 第 14b 條 保障額度
- 第 14c 條 證明及通知義務
- 第 14d 條 告知義務
- 第 15 條 共同服務
- 第 16 條 非營業支出之平衡
- 第 17 條 準備工作（前置作業）
- 第 17a 條 專案經理
- 第 18 條 規劃要求及臨時命令
- 第 18a 條 聽證程序
- 第 18b 條 計畫確認，計畫許可
- 第 18c 條 計畫確認及計畫許可之法律效力
- 第 18d 條 項目完成前之計畫變更
- 第 18e 條 補救措施
- 第 18f 條 公布於網路
- 第 18g 條 交通發展之預測
- 第 19 條 停止變更，優先購買權
- 第 20 條 （刪除）
- 第 21 條 提前獲准取得所有權
- 第 22 條 土地徵收
- 第 23 條 免除鐵路運營目的
- 第 24 條 （刪除）
- 第 25 條 員工勤務時間
- 第 25a 條 車輛註冊
- 第 25b 條 （刪除）
- 第 26 條 行政命令
- 第 27 條 一般行政規則
- 第 28 條 違規行為
- 第 29 條 追訴及處罰違規行為之職權
- 第 30 條 聯邦鐵路短途客運列車過渡性條款
- 第 31 條 列車所有人參與鐵路運營
- 第 32 條 車廂所有人參與鐵路運營
- 第 33 條 （刪除）

- 第 34 條 網絡諮詢委員會
- 第 35 條 鐵路基礎設施諮詢委員會
- 第 35a 條 鐵路安全諮詢委員會
- 第 36 條 (刪除)
- 第 37 條 (刪除)
- 第 38 條 其他過渡性條款
- 第 39 條 計畫過渡性條款
- 第 40 條 (刪除)

附件 1 (第 18e 條第 1 項相關附件)；以聯邦行政法院為第一審管轄法院之鐵路軌道

附件 2 (第 6c 條相關附件)：財務能力

資料來源：

https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/AEG.pdf (最後瀏覽日：2019/04/18)

日本

鐵道營業法

鐵道營業法

(明治三十三年三月十六日法律第 65 號)

(最新修正：平成三十年五月二十五日法律第 29 號)

鐵道事業法

鐵道事業法

(昭和六十一年十二月 4 日法律第 92 號)

(最新修正：平成二十八年三月三十一日法律第 19 號)

法案簡介：

確保運輸安全，係大眾運輸工具首要之使命。諸多公共交通工具中，鐵

路是庶民所高度倚賴，除安全性外，亦須提供良好、便捷之運輸服務。明治維新後，日本邁入近代工業化國家，1872年於品川至橫濱之間修築第一條鐵路，開啟其鐵路建設史之扉頁後，其鐵路發展革新迅速。日本鐵路相關法制歷程，可溯至明治5年（1872年）5月及6年（1873年）3月制定之「鐵道略則」、「鐵道犯罪條例」，惟適用對象為國營鐵路。明治16年（1883年）日本鐵道會社關建上野至熊谷間之鐵路開通後，適用對象乃擴及民營鐵路，「鐵道略則」與「鐵道犯罪條例」成為當時鐵路之基本法規。明治33年（1900年），承繼上揭二法規，制定「鐵道營業法」。該法全文計3章45條規定，涵括鐵路運輸、列車運轉、鐵路從業人員應盡之職責、乘客應守規則等之鐵路基本法。

自1949年「日本國有鐵道法」施行以來，該國之國營鐵路擔負運輸之大宗，就提升國民生活品質與國民經濟發展，發揮偌大功能。

惟1960年代，汽車迅速崛起，航空運輸亦飛躍式成長，國營鐵路於交通體系中，面臨激烈競爭，已逐步喪失獨占之地位，營運陷入日趨惡化之困境。由於連年虧損，即使訂定重整計畫，亦未能奏效，甚至累計虧損金額預估至1986年底將高達15兆8000億日圓，恐導致破產。重建符合國民期待之國營鐵路體制，乃當時刻不容緩之重要課題。鑑此，國鐵再建監理委員會於1985年提出「國鐵改革意見」，建議鐵路分割經營及民營化，以遂行國營鐵路改革。日本政府認為該「意見」所提建言係解決國營鐵路事業危機之良策，故於1986年提出國營鐵路改革相關法案，同年11月於自民黨多數議員支持下，完成立法。而其中之一「鐵道事業法」，取代既有之「日本國有鐵道法」與「地方鐵道法」，成為日本規範鐵路運輸業之統一法律，期藉確立鐵路事業一元化之法規制度，以維護鐵路使用者之權益，並促進鐵路事業健全發展。

嗣後，隨著鐵路為國民日常生活與經濟活動提供不可或缺之運輸服務，深受國民廣泛使用，而滿足旅客對鐵路運輸需求多樣化，並充分展現鐵路大量、快速及定時運輸之特性，發揮以客為尊之服務精神成為鐵路事業面臨之課題。因此，為尊重鐵路業者之自主性與主體性，且促進業者良性競爭，於1999年修法，申請從事鐵路事業由特許制改為許可制，而結束事業則由許可制，改採歇業前1年備案制。

大眾運輸首重安全，但2005年JR西日本福知山線於兵庫縣尼崎市發生傷亡慘重之列車出軌事故，令人怵目驚心。其後亦發生多起公共交通事故，致使民眾對公共交通安全喪失信心。為挽回民眾信心，日本政府遂於2006

年 1 月提出「提升運輸安全性之鐵道事業法等部分修正草案」，同年 3 月經眾議院一致通過，完成立法。

日本大眾運輸系統向來以準時頗獲國際好評，但大眾運輸更應保障乘客安全無虞。其鐵路系統相關法律，係以「鐵道營業法」與「鐵道事業法」為主軸。前者確立鐵路事業之經營管理規則，後者側重鐵路運輸安全之規範。該國期藉上揭二法建構完善鐵路監督管理體制，俾促進業者落實提供安全、優質鐵路運輸服務之精神。茲就上揭二法概要分述如下：

壹、鐵道營業法

一、概要

1. 鐵路運價、其他運送條件，非於相關車站公告後，不得實施。擬調漲運價或增加運送條件時，公告應達 7 日以上。
2. 傳染病患者未依國土交通大臣所定規程者，不得讓其乘車。未有隨行人員陪伴之重病患者，得拒絕其搭乘。
3. 火藥、其他危險爆裂物品，除鐵路機構已公告辦理運送者外，得拒絕運送。
4. 鐵路機構得要求託運人明確告知託運物品之種類及性質。如對託運物品有疑義，得會同託運人共同檢查。檢查結果與託運人說明相符時，鐵路機構應負檢查費用，如因此導致損害，應負賠償責任。
5. 申報保償額之託運行李或託運物品，因滅失或毀損須由鐵路機構負賠償責任時，鐵路機構應於申報保償額之限度內，負一切賠償責任。
6. 償還運價之債權，一年內如未行使，則消滅時效。
7. 旅客於乘車前，如取消搭乘，得依鐵道運輸規程之規定，請求退還運價。
8. 鐵路從業人員要求時，旅客應隨時出示乘車票券，並接受檢查。
9. 下揭情事時，鐵路從業人員得驅離旅客或公眾至車廂或鐵路以外之區域：
 - (1) 未持有有效乘車票券或拒絕檢查或拒付運價。
 - (2) 於列車行駛中上下車等行為；不聽勸阻，吸菸或擅入婦女專用車廂。
 - (3) 於車廂內、車站及其他鐵路設備區域內，向旅客或公眾募捐、兜售物品、散發物品或從事演說等行為、擅闖鐵路設備區域。
 - (4) 車廂內妨害公共秩序之行為。

二、罰則

(一) 鐵路從業人員之相關罰則

1. 不當行為

鐵路從業人員於執行勤務時，對旅客或公眾如有不當行為，處 2 萬日圓以下罰金。

2. 違反職務義務

鐵路從業人員違反職務義務，或怠忽職務，致有釀成危害旅客或公眾之虞之行為時，處 3 個月以下有期徒刑，或 2 萬日圓以下罰金。

3. 逾載客人數時強迫乘車

鐵路從業人員於已逾載客人數時，如仍強迫旅客乘車，處 2 萬日圓以下罰金。

4. 妨害平交道通行

鐵路從業人員怠忽維持平交道暢通，或無理由留置車輛或其他器具於平交道，妨害平交道之通行時，處 2 萬日圓以下罰金。

(二) 旅客與公眾之相關罰則

1. 不當乘車

未獲鐵路從業人員許可，為下揭行為者，處 2 萬日圓以下罰金：

(1) 非持用有效乘車票券乘車。

(2) 乘坐較票券所示等級更高之列車。

(3) 未於乘車票券所示車站下車。

2. 托運行李等之告知不實

不實告知托運行李或物品之種類或性質者，處 2 萬日圓以下罰金。購買記名乘車票券時，謊報姓名者，亦處相同罰則。

3. 託運火藥類危險物品

違反鐵道運送相關命令，託運火藥或其他危險物品，或攜帶上述危險物品乘車者，處 2 萬日圓以下罰金。

14. 濫用列車警報器

濫用列車警報器者，處 2 萬日圓以下罰金。

5. 列車行駛中上下車等行為

旅客為下揭行為者，處 2 萬日圓以下罰金：

(1) 列車行駛中上下車。

(2) 列車行駛中擅自開啟車門。

- (3) 乘坐於非供旅客利用之處所。
6. 吸菸或擅入婦女專用車廂
不聽制止仍為下揭行為者，處以罰金：
(1) 車站、其他鐵路設備區域內禁菸場所及禁菸車廂內吸菸。
(2) 男士擅入婦女專用之候車室或車廂等。
7. 募捐或銷售物品等行為
未獲鐵路從業人員許可，於車廂內、車站及其他鐵路設備區域內，向旅客或公眾募捐、兜售物品、散發物品或從事演說等行為，處以罰金。
8. 竄改標識或信號等行為
竄改、毀損或拆除車廂、車站及其他鐵路設備區域內之標識者，處 2 萬日圓以下罰金。竄改、毀損或拆卸信號機者，處 3 年以下有期徒刑。
9. 擅闖鐵路設備區域
擅闖車站或其他鐵路設備區域者，處以罰金。
10. 妨害執行職務
使用暴力或脅迫方式，妨害鐵路從業人員執行職務者，處 1 年以下有期徒刑。
11. 開槍行為
於車廂內、車站或其他鐵路設備區域內開槍者，處 2 萬日圓以下罰金。
12. 投擲石塊
向行駛中列車投擲石塊、磚瓦者，處以罰金。
13. 傳染病患者隱匿病情乘車
違反規定讓傳染病患者乘車者，或傳染病患者隱匿病情乘車時，處 2 萬日圓以下罰金。

貳、鐵道事業法

一、概要

1. 鐵道事業

本法將鐵道事業分為：第一種鐵道事業、第二種鐵道事業及第三種鐵道事業

- (1) 第一種鐵道事業：依他人需要，利用鐵路，從事旅客或貨物運輸服務者，惟第二種鐵道事業除外。簡言之，即從事鐵路之經營管理者。
- (2) 第二種鐵道事業：依他人需要，利用非自行架設之鐵路從事旅客或貨物運輸服務者，即僅從事鐵路運輸活動。

(3) 第三種鐵道事業：以讓渡予第一種鐵道事業為目的架設鐵路者、架設鐵路專供第二種鐵道事業使用者。換言之，即從事鐵路基礎建設之經營管理者。

2. 營業許可

欲經營鐵路事業者，須取得國土交通大臣許可。許可申請書應載明申請人姓名及地址(如為法人，則為代表人姓名)及預定路線、經營之鐵道事業種別、業務範圍、事業基本計畫等。

3. 施工認可

鐵道工程施工須獲國土交通大臣認可。

4. 工程竣工履勘

經認可之工程，應於國土交通大臣指定期限內竣工，且須申請履勘。

5. 車輛確認

鐵道事業使用之車輛應取得國土交通大臣確認。

6. 事故報告

發生列車相撞、火災等事故或影響鐵路運輸之異常事件時，應立即就事故情形、原因等事項，向國土交通大臣提出報告。

7. 政府運輸安全資訊公開

國土交通大臣每年度就事故報告、運價及其他運輸安全相關資訊進行彙整，並公開之。

8. 命令改善

國土交通大臣認為鐵路事業者有礙鐵路運輸安全、旅客權益時，得要求業者採取調整運價、變更列車運行計畫等改善措施。

9. 禁止利用名義

鐵路事業者不得將其名義供他人從事鐵路事業使用，亦不得將事業交由他人經營。

10. 列車行駛管理等之委託及受託

列車運行管理、其他國土交通省令所定鐵路事業相關業務管理之委託及受託，須獲國土交通大臣許可。

11. 現場檢查

國土交通大臣於執法必要範圍內，得派人至業者之辦公處所或其他營業場所，就經營狀況、事業使用設施、帳冊等進行檢查，或請相關人員說明。

12. 罰則

有下揭情事者，處 3 年以下有期徒刑，或科 300 萬日圓以下罰金，或併科之：

- (1) 未取得許可營業者
- (2) 將名義供他人從事鐵路事業使用
- (3) 將事業交由他人經營

二、2006 年修法重點

1. 應擬訂並提交安全管理規程

鐵路業者應擬訂安全管理規程，並提交國土交通大臣。規程應記載事項，另以國土交通省令定之，內容包括：運輸安全之基本方針、負責人確保運輸安全之職責、安全統籌管理者之職責。

2. 安全統籌管理者之選任及申報

安全統籌管理者應具備一定之實務經驗、其他國土交通省令所定之要件。選任安全統籌管理者後，應向國土交通大臣申報。

3. 國土交通大臣與鐵路業者均有義務公開運輸安全之相關資訊。

(1) 國土交通大臣每年度應就鐵路業者提出之事故報告等運輸安全相關資訊予以彙整，並公開之。

(2) 鐵路業者每一事業年度應製作安全報告書，並公開之。

4. 增訂業者之義務

鐵路業者應自覺確保運輸安全為首要任務，應隨時戮力提升運輸安全。

5. 業者報告與現場檢查之基本方針

國土交通大臣擬訂安全管理規程相關報告之提出、現場檢查之施基本方針。

6. 取消業務管理受託之許可

國土交通大臣如認為業務管理之委託或受託不符許可基準，得命令受託人採取必要措施，改善受託之業務管理，亦得取消許可。

7. 受託管理業務者提交報告

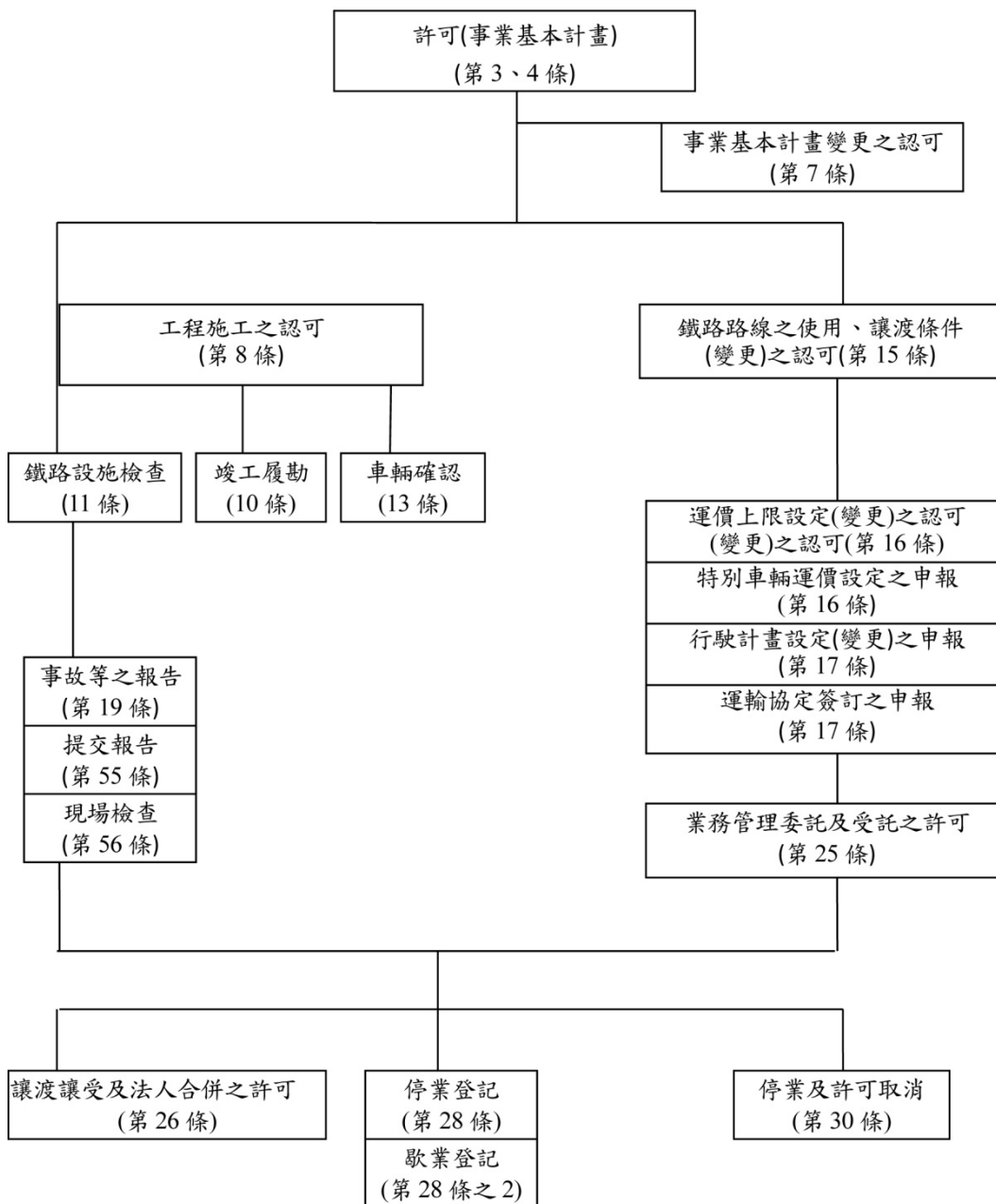
國土交通大臣得要求業務受託人，就受託業務之狀況，提出報告，亦得至受託人之辦公室，檢查受託業務之狀況，或請相關人員說明。

8. 強化罰則

強化拒從改善運輸安全業務命令之罰則，處 1 年以下有期徒刑或科

150 萬日圓以下罰金，法人則科 1 億日圓以下罰金。

三、鐵道事業法體系



「鐵道營業法」條文要旨：

- 第一章 鐵道設備及運輸（第一條～第十八條之三）
- 第二章 鐵道從業人員（第十九條～第二十八條）
- 第三章 旅客及公眾（第二十九條～第四十五條）
- 附 則

「鐵道事業法」條文要旨：

- 第一章 總則（第一條、第十條）
- 第二章 鐵道事業（第三條～第三十一條）
- 第三章 索道事業（第三十二條～第三十八條）
- 第四章 專用鐵道（第三十九條、第四十條）
- 第五章 刪除（第四十一條～第五十三條）
- 第六章 雜則（第五十四條～第六十六條）
- 第七章 罰則（第六十七條～第七十四條）
- 附則

資料來源：

1. https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=133AC0000000065（最後瀏覽日：2019/04/22）
2. https://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=361AC0000000092（最後瀏覽日：2019/04/22）
3. 三重野真代「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」（ジュリスト No. 1322）（最後瀏覽日：2019/04/22）

（國會圖書館簡任編纂趙俊人

簡派編審紀瑪玲

編譯助理研究員葉靜月

編譯助理研究員紀麗惠）