



철도건설규칙

[시행 2023. 12. 8.] [국토교통부령 제1280호, 2023. 12. 8., 일부개정]

국토교통부(철도건설과) 044-201-3961

제1장 총칙

제1조(목적) 이 규칙은 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제19조에 따라 철도의 건설기준에 관하여 필요한 사항을 정함을 목적으로 한다. <개정 2019. 3. 20.>

제2조(정의) 이 규칙에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “차량”이란 선로를 운행할 목적으로 제작된 동력차·객차(客車)·화차(貨車) 및 특수차를 말한다.
2. “열차”란 동력차에 객차 또는 화차 등을 연결하여 본선을 운행할 목적으로 조성한 차량을 말한다.
3. “본선”이란 열차운행에 상용(常用)할 목적으로 설치한 선로를 말한다.
4. “측선”이란 본선 외의 선로를 말한다.
5. “설계속도”란 해당 선로를 설계할 때 기준이 되는 상한속도를 말한다.
6. “선로”란 차량을 운행하기 위한 궤도와 이를 받치는 노반(路盤) 또는 인공구조물로 구성된 시설을 말한다.
7. “궤간”이란 양쪽 레일 안쪽 간의 거리 중 가장 짧은 거리를 말하며, 레일의 윗면으로부터 14밀리미터 아래 지점을 기준으로 한다.
8. “캔트”(Cant)란 차량이 곡선구간을 원활하게 운행할 수 있도록 안쪽 레일을 기준으로 바깥쪽 레일을 높게 부설하는 것을 말한다.
9. “정거장”이란 여객 또는 화물의 취급을 위한 철도시설 등을 설치한 장소[주차장(열차의 조성 또는 차량의 입환(入換)을 위하여 철도시설 등이 설치된 장소를 말한다) 및 신호장(열차의 교차 통행 또는 대피를 위하여 철도시설 등이 설치된 장소를 말한다)을 포함한다]를 말한다.
10. “선로전환기”란 차량 또는 열차 등의 운행 선로를 변경시키기 위한 기기를 말한다.
11. “종곡선(縱曲線)”이란 차량이 선로 기울기의 변경지점을 원활하게 운행할 수 있도록 종단면에 두는 곡선을 말한다.
12. “궤도”란 레일·침목 및 도상(道床)과 이들의 부속품으로 구성된 시설을 말한다.
13. “도상”이란 레일 및 침목으로부터 전달되는 차량 하중을 노반에 넓게 분산시키고 침목을 일정한 위치에 고정시키는 기능을 하는 자갈 또는 콘크리트 등의 재료로 구성된 구조부분을 말한다.
14. “슬랙”(Slack)이란 차량이 곡선구간의 선로를 원활하게 통과하도록 바깥쪽 레일을 기준으로 궤간을 넓히는 것을 말한다.
15. “건축한계”란 차량이 안전하게 운행될 수 있도록 궤도상에 설정한 일정한 공간을 말한다.
16. “전차선로”란 동력차에 전기에너지를 공급하기 위하여 선로를 따라 설치한 시설물로서 전선, 지지물(支持物) 및 관련 부속 설비를 총괄하여 말한다.
17. “기지”란 화물의 취급 또는 차량의 유치 등을 목적으로 시설한 장소로서 화물기지, 차량기지, 주박기지(駐泊基地), 보수기지 및 궤도기지 등을 말한다.
18. “신호소”란 열차의 교차 통행 및 대피를 위한 시설이 없이 열차의 운행에만 필요한 상치신호기(常置信號機)(열차제어시스템을 포함한다)를 취급하기 위하여 시설한 장소를 말한다.
19. “건널목보안장치”란 도로와 철도가 평면교차하는 건널목에 열차, 자동차 및 사람 등의 통행에 안전을 확보하기 위하여 설치하는 각종 보안설비를 말한다.
20. “열차제어시스템”이란 열차운행을 직접적으로 제어하기 위하여 연동장치 및 열차자동제어장치 등을 유기적으로 결합하여 하나의 시스템을 구성하는 것을 말한다.
21. “궤도회로”란 열차 등의 궤도점유 유무를 감지하기 위하여 전기적으로 구성한 회로를 말한다.
22. “신호기”란 폐색구간(閉塞區間)의 경계지점 및 측선의 시점 등 필요한 곳에 설치하여 열차운행의 가능 여부 등을 지시하는 신호기 및 신호표지 등의 장치를 말한다.
23. “폐색구간”이란 선로를 여러 개의 구간으로 나누어 반드시 하나의 열차만 점유하도록 정한 구간을 말한다.
24. “연동장치”란 신호기·선로전환기·궤도회로 등의 제어 또는 조작이 일정한 순서에 따라 연쇄적으로 동작되는 장치를 말한다.
25. “통신설비”란 열차운행 및 철도운영에 관한 정보(음성, 부호, 문자 및 영상 등)를 송수신하거나 표출하기 위

한 통신선로 등의 통신설비와 이에 부속되는 설비 등을 말한다.

26. “전기동차전용선”이란 도시교통 처리를 주목적으로 전기동차가 운행되는 선로로서 디젤기관 등에 의한 여객 열차·화물열차는 운행되지 아니하는 선로를 말한다.

제3조(다른 법령과의 관계) 이 규칙에서 정하지 아니한 전기동차전용선에 관한 사항은 「도시철도건설규칙」을 준용한다.

제4조(세부기준) 국토교통부장관은 이 규칙에서 정한 기준의 시행에 필요한 세부기준을 정하여 고시할 수 있다.
<개정 2013. 3. 23.>

제2장 선로

제5조(설계속도) 선로의 설계속도는 해당 선로의 경제적·사회적 여건, 건설비, 선로의 기능 및 앞으로의 교통수요 등을 고려하여 정하여야 한다. 다만, 철도운행의 안정성 등이 확보된다고 인정되는 경우에는 철도건설의 경제성 또는 지형적 여건을 고려하여 해당 선로의 구간별로 설계속도를 다르게 정할 수 있다.

제6조(궤간) 궤간의 표준치수는 1천435밀리미터로 한다.

제7조(곡선반경) 곡선반경은 열차운행의 안전성 및 승차감을 확보할 수 있도록 설계속도 등을 고려하여 정하여야 한다. 다만, 정거장 전후 구간 및 측선과 분기기(分岐器)에 연속되는 경우에는 곡선반경을 축소할 수 있다.

제8조(캔트) ① 곡선구간에는 열차운행의 안전성 및 승차감을 확보하고 궤도에 주는 압력을 균등하게 하기 위하여 곡선반경 및 운행속도 등에 대응한 캔트를 두어야 하며, 일정 길이 이상에서 점차적으로 늘리거나 줄여야 한다.

② 제1항에도 불구하고 분기기 내의 곡선, 그 전 후의 곡선, 측선 내의 곡선 등 캔트를 부설하기 곤란한 곳에는 캔트를 설치하지 아니할 수 있다.

제9조(완화곡선의 삽입) ① 본선의 직선과 원곡선 사이 또는 두 개의 원곡선의 사이에는 열차운행의 안전성 및 승차감을 확보하기 위하여 완화곡선을 설치해야 한다. <개정 2023. 12. 8.>

② 제1항에도 불구하고 곡선반경이 큰 곡선, 분기기에 연속되는 원곡선, 그 밖에 완화곡선을 설치하기 곤란한 원곡선에는 완화곡선을 설치하지 않을 수 있다. 이 경우 국토교통부장관이 정하는 기준에 따라 필요한 조치를 마련해야 한다. <신설 2023. 12. 8.>

제10조(직선 및 원곡선의 최소 길이) 본선의 경우 두 개의 캔트 변화구간 사이의 직선 및 원곡선의 최소 길이는 설계속도를 고려하여 일정 길이 이상으로 해야 한다. <개정 2023. 12. 8.>

제11조(선로의 기울기) 선로의 기울기는 해당 선로의 성격과 기능 및 운행 차량의 특성 등을 고려하여 정하여야 한다.

제12조(종곡선) 선로의 기울기가 변화하는 곳에는 열차의 운행속도 및 차량의 구조 등을 고려하여 열차운행의 안전성 및 승차감에 지장을 주지 않도록 종곡선을 설치하여야 한다. 다만, 열차운행의 안전에 지장을 줄 우려가 없는 경우에는 그러하지 아니하다.

제13조(슬랙) 원곡선에는 선로의 곡선반경 및 차량의 고정축간거리 등을 고려하여 궤도에 과도한 횡압(橫壓)이 가해지는 것을 방지할 수 있도록 슬랙을 두어야 한다. 다만, 궤도에 과도한 횡압이 발생할 우려가 없는 경우는 그렇지 않다. <개정 2021. 8. 27.>

제14조(건축한계) ① 건축한계의 범위는 다음 각 호의 구분에 따른다. <개정 2023. 12. 8.>

1. 직선구간의 경우: 별표 1

2. 곡선구간의 경우: 다음 각 목의 기준을 모두 따를 것

가. 캔트 및 슬랙 등을 고려하여 제1호에 따른 건축한계를 확대할 것

나. 캔트의 크기에 따라 제1호에 따른 건축한계에 경사를 둘 것

② 제1항에도 불구하고 열차의 운행속도, 차량의 크기 및 구조 등을 고려하여 열차운행의 안전성 확보가 가능하다고 인정되는 경우로서 국토교통부장관이 정하는 바에 따라 안전성 확보 여부에 대한 확인을 거친 경우에는 건축한계의 범위를 축소하여 적용할 수 있다. <신설 2023. 12. 8.>

③ 제1항 및 제2항에 따른 건축한계 내에서는 건물이나 그 밖의 구조물을 설치해서는 안 된다. 다만, 가공전차선(架空電車線) 및 그 현수장치(懸垂裝置)와 선로 보수 등의 작업에 필요한 일시적인 시설로서 열차 및 차량운행에 지장이 없는 경우에는 그렇지 않다. <개정 2023. 12. 8.>

제15조(궤도의 중심간격) ① 직선구간의 경우 궤도의 중심간격은 차량한계(철도차량의 안전을 확보하기 위하여 궤도 위에 정지된 상태에서 측정한 철도차량의 길이·너비 및 높이의 한계를 말한다)의 최대 폭과 차량의 안전 운행 및 유지보수 편의성 등을 고려하여 정하여야 한다.

② 곡선구간의 경우 궤도 중심간격은 곡선반경에 따라 건축한계 확대량에 상당하는 값을 추가하여 정하여야 한다.

제16조(시공기면의 폭) 직선구간의 경우 시공기면(노반을 조성하는 기준이 되는 면을 말한다)의 폭은 궤도구조의 기능을 유지하고, 전철주 및 공동관로 등의 설치와 유지보수 요원의 안전한 대피 공간 확보가 가능하도록 정하여야 하며, 곡선구간의 경우 캔트의 영향을 고려하여 정하여야 한다.

제17조(선로 설계 시 유의사항) ① 선로구조물은 표준 열차하중을 고려하는 등 열차운행의 안전성이 확보되도록 설계하여야 한다.

② 도상의 종류 및 두께와 레일의 중량 등 궤도구조는 해당 선로의 설계속도와 열차의 통과 톤수에 따라 정하여야 한다.

③ 선로구조물을 설계할 때에는 생애주기(生涯週期) 비용을 고려하여야 한다.

④ 교량, 터널 등의 선로구조물에는 안전설비 및 재난대비설비를 설치하여야 하고, 열차 안전에 지장을 줄 우려가 있는 장소에는 방호설비를 설치하여야 한다.

⑤ 선로를 설계할 때에는 향후 인접 선로(계획 중인 선로를 포함한다)와 원활한 열차운행이 가능하도록 인접 선로와 연결되는 구조, 차량의 동력방식, 승강장의 형식 및 신호방식 등을 고려하여야 한다.

제18조(철도 횡단시설) ① 도로와 철도가 교차하는 곳은 입체화 시설로 설치하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 공사 등 일시적으로 필요한 곳에는 임시로 평면건널목을 설치할 수 있다.

② 평면건널목 또는 정거장 구내를 횡단하는 전선로는 지중(地中)에 설치하여야 한다. 다만, 지형 여건 등으로 부득이한 경우에는 시설물 관리기관과 협의하여 이를 지상에 설치할 수 있다.

제19조(선로표지) 선로에는 선로의 유지관리 및 열차의 안전운행에 필요한 선로표지를 설치하여야 한다.

제3장 정거장 및 기지

제20조(정거장의 설치) 정거장은 지형 조건, 교통수요, 경제성 및 인근 정거장과의 거리 등을 고려하여 적정 위치에 설치하여야 한다.

제21조(정거장 및 신호소의 설비) ① 정거장 및 신호소에는 그 기능 등에 따라 필요한 설비를 하여야 한다.

② 정거장 중 간이역은 여객을 위한 설비만을 설치한다.

제22조(정거장 안의 선로 배선) ① 정거장 안의 선로는 열차운행에 적합하게 배선하여야 한다.

② 정거장 안의 선로에는 열차운행에 적합하도록 유효장(有效長)(인접 선로의 열차 및 차량 출입에 지장을 주지 아니하고 열차를 수용할 수 있는 해당 선로의 최대 길이)을 확보하여야 한다.

③ 단선구간의 정거장 내 및 2개 이상의 열차·차량이 동시 출발하거나 진입하는 정거장 내에는 안전측선을 설치하여야 한다. 다만 운전보안설비가 설치되어 있어 안전측선이 불필요한 경우에는 설치하지 아니할 수 있다.

④ 정거장 또는 신호소 외의 곳에서 선로를 분기(分岐)하거나 평면교차를 시켜서는 아니 된다. 다만, 운전보안설비 등 안전설비를 한 경우에는 그러하지 아니하다.

제23조(승강장) ① 승강장은 직선구간에 설치하여야 한다. 다만, 지형 여건 등으로 부득이한 경우에는 곡선구간에도 설치할 수 있다.

② 승강장의 수 및 길이는 수송수요, 열차운행 횟수 및 열차의 종류 등을 고려하여 산출한 규모로 설치하여야 한다.

③ 승강장의 높이는 정차하는 차량의 종류 등을 고려하여 정하여야 한다.

④ 승강장의 폭은 수송수요, 승강장 내에 세우는 구조물 및 설비 등을 고려하여 설치하여야 한다.

⑤ 승강장에 세우는 각종 기둥과 벽체로 된 구조물은 선로 쪽 승강장 끝으로부터 일정한 거리를 두어 설치하여야 한다.

제24조(승강장의 편의·안전설비) ① 승강장의 통로 및 계단은 여객의 안전을 고려하여 설치되어야 한다.

② 승강장 지붕의 폭 및 길이는 승강장의 규모, 열차의 길이 및 열차의 종류 등을 고려하여 설치하여야 한다.

제25조(전차대) 동력차용 전차대(기관차의 앞뒤 방향을 바꾸는 장치를 말한다)의 길이는 27미터 이상으로 한다.

제26조(차막이 및 구름방지설비 등) ① 선로의 종점에는 차량이 선로구간을 벗어나지 않도록 차막이를 설치하여야 한다.

② 차량이 정해진 위치를 벗어나서 구르거나 열차가 정차 위치를 지나쳐 피해를 끼칠 위험이 있는 장소에는 안전설비를 하여야 한다.

제4장 전철 전력

제27조(수전전압) 전철변전소 수전선로(受電線路)의 전압은 수전용량, 수전거리 및 이와 연계된 전력계통을 고려하여 정하여야 한다.

제28조(수전선로) ① 전철변전소 수전선로의 방식과 구성은 부하(負荷)의 크기 및 특성, 지리적 조건, 환경적 조건, 전력조류(電力潮流), 전압강하, 수전 안정도, 회로의 공진(共振) 및 운용의 합리성 등을 고려하여 정하여야 한다.

② 수전선로는 지형적 여건 등 시설조건에 따라 가공(架空) 또는 지중 방식으로 시설하며, 비상시를 대비하여 예비선로를 확보하여야 한다.

제29조(전철변전소의 위치) ① 전철변전소나 급전구분소(給電區分所) 등의 위치는 급전구간의 부하중심으로 하되, 건설 및 운영 측면을 고려하여 정하여야 한다.

② 전철변전소의 간격은 전차선 전압의 최저한도를 유지할 수 있고 급전계통에서 발생하는 사고전류를 검출할 수 있는 간격으로 정하되, 열차운행계획, 선로구간의 중요도, 앞으로의 수송수요 등을 고려하여야 한다.

제30조(전철변전소의 용량) 전철변전소의 용량은 앞으로의 수송수요와 정상 급전 및 연장 급전을 고려하여 정하여야 한다.

제31조(전철변전소 등의 형식) 전철변전소, 급전구분소, 보조 급전구분소 및 병렬 급전구분소 등은 옥내형으로 하되, 환경 및 경제성 등을 고려하여 옥외형으로 할 수 있다.

제32조(급전계통구성) 급전계통은 부하의 크기·성질 및 전압강하를 고려하여 구성하고, 전철변전소 간에는 급전구분소를 설치하여 방면별로 급전하여야 한다.

제33조(전철변전소 등의 제어) 전철변전소나 급전구분소 등의 제어 및 감시는 중앙집중 원방감시제어 방식으로 전기사령실에서 이루어질 수 있도록 하여야 하며, 이에 필요한 설비를 설치하여야 한다.

제34조(전차선로의 공칭전압) 전차선로의 공칭전압(公稱電壓)은 표준 전기철도 전압 중에서 해당 전압에 대한 안전성 및 설비의 경제성 등을 갖춘 전압으로 하여야 한다.

제35조(전차선로의 가선 방식) 전차선로의 가선(架線)은 안전성과 신뢰성을 인정받고 있는 시스템 중에서 경제성 및 유지보수의 용이성을 갖춘 방식을 사용하여야 한다.

제36조(전차선로의 설비 표준화 등) ① 전차선로의 설비 규격 및 시스템의 제원(諸元)은 적절한 속도 등급으로 구분하여 표준화를 유도함으로써 설비의 품질 향상이 가능하도록 하여야 한다.

② 전차선로는 설계 속도에 적합한 성능을 갖도록 설계하여야 한다.

제37조(전차선의 높이) 전차선의 공칭 높이(곡선당김금구가 설치되는 지점의 레일의 상부면으로부터 전차선까지의 높이)는 모든 온도 조건에서 5천밀리미터 이상 5천4백밀리미터 이하의 범위에 있어야 하며, 해당 선로의 공칭 높이는 차량한계 및 화물 높이, 안전성, 경제성 등과 집전 성능을 고려하여 정하여야 한다. 다만, 기존 운행선의 경우 터널, 구름다리, 교량 등의 구조물이 이미 설치되어 있는 구간 또는 이에 인접한 구간에서는 전차선의 높이를 축소할 수 있다.

제38조(전차선의 편위) 전차선의 편위(偏位)(곡선당김금구 또는 지지물이 설치되는 지점의 레일 윗면에 수직인 궤도 중심으로부터 좌우로 벗어난 거리)는 열차 정지 및 운행 시 최악의 운영환경에서도 전차선이 팬터그래프 집전판의 집전 범위를 벗어나지 않도록 하되, 팬터그래프 집전판이 최대한 고르게 마모되도록 시설하여야 한다.

제39조(접지시설) ① 전차선 지락(地絡)과 같은 사고 시에도 레일 전위(電位)의 상승을 억제하여 사람 등을 보호하고, 낙뢰에 의한 피해 및 유도에 의한 감전을 방지하기 위하여 적절한 접지 설비를 하여야 한다.

② 모든 접지는 서로 연결되는 공용 접지방식으로 하여야 한다.

제40조(절연 이격거리) 전차선로에서 상시 전압이 인가되는 가압부는 대지, 구조물, 다른 전선 또는 식물 등과 최악의 조건에서도 전압 레벨 및 오염지구 여부에 따른 최소 절연 이격 거리가 확보되도록 하여야 한다.

제41조(가공 급전선의 위치) 나전선(裸電線)으로 시설하는 가공 급전선의 설치위치는 건축한계, 안전성, 경제성 및 절연 이격거리를 고려하여 정해야 한다. <개정 2023. 12. 8.>

[제목개정 2023. 12. 8.]

제42조(가공 전차선로 설비의 강도) 가공 전차선로의 지지물 및 설비는 최대 풍속과 강설(降雪), 최고 및 최저 온도 조건 등에 대한 안전율과 지형 특성 등을 반영하여 설계하여야 하며, 지진하중 등을 고려하여야 한다.

제43조(전기적 구분장치) 전차선로는 이상 발생 시 급전 정지 구간의 한정과 보수작업을 위하여 일정 거리마다 또는 운영상 필요한 곳에 전기적으로 구분할 수 있는 구분장치를 두어야 하며, 전기적으로 구분되는 설비 사이에는 적절한 이격거리를 두어야 한다.

제44조(가공 송배전 전선과의 교차) 교류 가공 전차선로는 원칙적으로 전압 레벨이 다른 가공 송배전 전선(철도 전용 부지 외의 곳에 시설하는 것은 제외한다)이나 가공 약전류(弱電流) 전선과 교차하여 설치하지 않아야 하며, 현장 여건상 교차 설치가 부득이한 경우에는 시설기준을 따로 정하여 허용할 수 있다.

제45조(건널목 및 과선교의 안전시설) ① 자동차가 통행할 수 있는 건널목에 전차선로를 가설하는 경우에는 선로의 양측 또는 도로의 위쪽에 빔 또는 스펜션(span-wire)을 설치하고, 위험 표지를 부착하여야 한다.

② 가공 전차선로를 과선교나 고상(高床) 승강장 또는 교량 아래 등에 시설하는 경우로서 일반인에게 위해(危害)를 미칠 우려가 있는 경우에는 안전 설비를 하여야 한다.

제46조(터널조명) 철도의 안전운행 및 비상시 승객의 안전을 위하여 일정 길이 이상의 터널 내에는 조명 설비와 유도등 설비를 시설하여야 한다. 다만, 건축 또는 소방 관련 법령 등에서 방재기준을 따로 정한 경우에는 그에 따른다.

제5장 신호 및 통신

제47조(신호기장치) ① 철도신호의 현시장치(現示裝置) 및 표시장치의 구조와 형상은 오인될 우려가 없도록 하여야 한다.

② 신호방식은 지상신호 또는 차내 신호방식 등으로 하되, 열차운행 간격, 선로용량(선로상에서 운행할 수 있는 1일 최대 열차 횟수) 등과 열차운행의 안전성 및 효율성을 고려하여 최적의 방식을 선정하여야 한다.

③ 차내 신호방식 및 통신기반열차제어시스템을 채택한 구간에서는 열차운행에 필요한 각종 신호정보를 기관사에게 전달하는 설비를 설치하여야 한다.

제48조(선로전환기장치) 선로가 분기되는 본선 및 주요 측선에는 열차의 안전을 확보하기 위하여 전기 선로전환기를 설치하여야 한다. 다만, 중요하지 않은 측선에는 수동식 기계 선로전환기를 설치할 수 있다.

제49조(궤도회로의 설치) ① 신호기, 선로전환기를 포함한 연동장치와 그 밖의 신호설비를 제어하기 위하여 열차 또는 차량의 점유 유무를 감지하는 궤도회로를 설치하여야 한다. 다만, 통신기반열차제어장치의 경우에는 그에 적합한 설비로 대체할 수 있다.

② 궤도회로는 폐전로식(閉電路式) 궤도회로 구성방식으로 하여야 한다. 다만, 필요에 따라 개전로식(開電路式) 궤도회로를 조합하여 설비할 수 있다.

제50조(연동장치) 열차운행과 차량의 입환을 능률적이고 안전하게 하기 위하여 신호기와 선로전환기가 있는 정거장, 신호소 및 기지에는 그에 적합한 연동장치를 설치하여야 한다.

제51조(열차제어시스템) 열차운행의 안전도를 높이고 열차의 속도를 향상시켜 선로용량을 증대시키기 위하여 연동장치와 여러 제어장치로 구성된 열차제어시스템을 설치하여야 한다.

제52조(열차 자동 정지장치) 열차의 충돌 및 추돌사고를 방지하기 위하여 열차 자동 정지장치를 설치하여야 한다. 다만, 열차 자동 정지장치의 기능을 포함하고 있는 설비를 설치하는 경우에는 이를 생략할 수 있다.

제53조(폐색장치) 폐색을 확보하는 장치는 진로상의 폐색구간의 조건에 따른 신호를 나타내거나 폐색을 보증할 수 있는 것이어야 한다.

제54조(열차집중제어장치 등) ① 일정 구간 단위로 신호설비의 취급과 열차운행의 통제를 집중하여 시행하는 것이 유리한 구간에는 열차집중제어장치를 설치한다.

② 한 역에서 다른 역의 신호설비를 취급하는 것이 유리한 경우에는 신호원격제어장치를 설비할 수 있다.

제55조(건널목 보안장치) 도로와 철도가 평면교차하는 곳에는 열차와 보행인 및 차량의 안전운행이 확보되도록

건널목 보안장치를 설치하여야 한다.

제56조(신호기기의 보호) ① 낙뢰 및 전차선 지락에 의한 이상전압 발생 시 신호기기의 소손(燒損)을 방지하기 위하여 보안기 등을 설치하여야 한다.

② 신호설비에는 필요한 경우 인명 보호 및 신호기기의 소손 방지를 위하여 접지설비를 하여야 하며, 공동접지 방식을 원칙으로 한다.

③ 교류전차선 구간의 신호설비는 전력유도전압 또는 전자파 등으로부터 장애가 없도록 설치하여야 한다.

제57조(신호설비의 전원방식) 신호설비의 전원방식은 이중으로 설치하는 것을 원칙으로 한다.

제58조(통신설비 등) 통신설비 및 통신선은 설비의 안정성을 확보하고 이용자가 편리하게 사용할 수 있도록 설치하여야 한다.

제59조(전송설비) 전송설비는 열차운행 및 철도운영에 필요한 음성, 부호, 문자 및 영상 등 각종 정보를 안정적으로 전송할 수 있도록 설치하여야 한다.

제60조(열차 무선설비) 열차 무선설비는 안전하고 효율적인 열차운행을 도모하고 철도운영자 및 유지보수요원 간의 효율적인 업무활동이 가능하도록 설치하여야 한다.

제61조(역무 자동화설비) 철도 역사(驛舍)에는 승차권 판매, 개표·집표 및 이와 관련된 각종 회계·통계 등의 역 업무를 자동화하기 위한 설비를 설치하여야 한다.

제62조(통신설비의 보호) 유무선 통신설비는 전력유도전압, 전자파 및 낙뢰 등으로부터 장애가 없도록 설치하여야 한다.

부칙 <제1280호, 2023. 12. 8.>

이 규칙은 공포한 날부터 시행한다.