

철도차량운전면허시험대비 도시철도운전규칙 예상문제 해설

2013년 01월04일 김병수

1. 다음은 무엇에 대한 설명인가 ? 다 (1-1)

열차의 편성, 철도차량의 운전 및 신호방식 등 철도차량의 안전운행에 관하여 필요한 사항을 정하는 것을 목적으로 한다.

- ☒ 철도안전법
 - ☒ 도시철도법
 - ☒ 철도차량 운전규칙
 - ☒ 철도차량안전기준에 관한 규칙
- 해설) <총칙>

- ① 철도안전법 : 철도안전을 확보하기 위하여 필요한 사항을 규정하고 철도안전 관리체계를 확립함으로써 공공복리의 증진에 기여함을 목적으로 한다.
- ② 도시철도법 : 도시교통권역의 원활한 교통 소통을 위하여 도시철도의 건설을 촉진하고 그 운영을 합리화하며 도시철도차량 등을 효율적으로 관리함으로써 도시교통의 발전과 도시교통 이용자의 안전 및 편의 증진에 이바지함을 목적으로 한다.
- ③ 철도차량 운전규칙 : 열차의 편성, 철도차량의 운전 및 신호방식 등 철도차량의 안전운행에 관하여 필요한 사항을 정하는 것을 목적으로 한다.
- ④ 철도차량안전기준에 관한 규칙 : 철도차량의 구조 및 장치의 안전운행에 필요한 기준과 철도차량의 점검·보수 등 유지관리에 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

2. 다음은 무엇에 대한 설명인가 ? 가 (2-1)

여객의 승강(乘降), 화물의 적하(積下), 열차의 조성(組成), 열차의 교행(交行) 또는 대피(待避)를 목적으로 사용되는 장소

- ☒ 정거장
- ☒ 신호소
- ☒ 조차장
- ☒ 신호장

해설) <용어의 정의>

- ① 정거장 : 여객의 승강(여객 이용시설 및 편의시설을 포함한다), 화물의 적하(積下), 열차의 조성(組成, 철도차량을 연결하거나 분리하는 작업을 말한다), 열차의 교행(交行) 또는 대피를 목적으로 사용되는 장소
- ② 신호소 : 상치신호기 등 열차제어시스템을 조작·취급하기 위하여 설치한 장소
- ③ 조차장 : 차량의 입환 또는 열차의 조성을 위하여 사용되는 장소
- ④ 신호장 : 열차의 교행 또는 대피를 하기 위하여 설치한 장소(선로용량 증대)
∴ 철도에서 '정거장' 이라 함은 여객 또는 화물을 취급하는 역, 조차장, 신호장을 지칭한다.
즉, 각 항목을 보면 조차장과 신호장도 답이 될 수 있지만, 조문을 모두 포함하는 것은 정거장이다.

3. 다음 중 여객열차의 연결제한에 대한 설명으로 틀린 것은 ? 나 (12)

- ☐ 여객열차에는 화차를 연결불가(회송의 경우는 예외)
- ☐ 부득이 화차를 여객열차에 연결할 때는 객차의 중간에 연결
- ☐ 2차량 이상에 무게를 부담시킨 화물을 적재한 화차는 여객열차에 연결불가
- ☐ 동력을 사용하지 아니하는 기관차는 여객열차에 연결불가

해설) <여객열차 연결제한>

① 여객열차에는 화차를 연결할 수 없다. 다만, 회송의 경우와 그 밖에 특별한 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다.

② 여객열차에 화차를 연결하면 객차의 통로가 막혀 여객의 왕래가 곤란하며, 여객 유도 안내에 지장이 있고, 객차와 화차는 차체의 강도 및 제동장치 등에 차이가 있어 운전도중 또는 정차 할 때 충격이 큼으로 여객에 불쾌감을 주게 되며 열차분리 등 사고발생의 위험이 있어 여객열차를 화차에 연결할 수 없지만, 군용열차에는 작전상 필요하므로 화차의 연결을 허용하고 있다.

③ 파손차량, 동력을 사용하지 아니하는 기관차 또는 2차량 이상에 무게를 부담시킨 화물을 적재한 화차는 이를 여객열차에 연결하여서는 아니 된다.

4. 다음 ()에 알맞은 것은 ? 라 (15)

철도운전자등은 연결축수에 대한 제동축수의 비율이 ()이 되도록 열차를 조성해야 한다.

- ☐ 80
- ☐ 90
- ☐ 95
- ☐ 100

해설) <열차의 제동력>

※ 철도운전자등은 연결축수(연결된 차량의 차축 총수를 말한다)에 대한 제동축수(소요 제동력을 작용시킬 수 있는 차축의 총수를 말한다)의 비율(이하 "제동축비율"이라 한다)이 100이 되도록 열차를 조성하여야 한다. 다만, 긴급상황 발생 등으로 인하여 열차를 조성하는 경우 등 부득이한 사유가 있는 경우에는 그러하지 아니하다.

5. 다음 중 지정된 선로의 반대선 운전을 할 수 있는 경우로 거리가 먼 것은 ? 다 (20)

- ☐ 입환운전을 하는 경우
- ☐ 퇴행운전을 하는 경우
- ☐ 정거장외의 선로를 운전하는 경우
- ☐ 양방향 신호설비가 설치된 구간에서 열차를 운전하는 경우

해설) <열차 운전방향>

한국철도공사, 코레일공항철도는 좌측의 선로를 운전하는 것을 원칙으로 하고, 지하철, 도시철도는 우측의 선로를 운전하는 것을 원칙으로 한다. 철도운용상 이례상황 발생 시에는 반대선 운전이 필요한 경우가 있다. 다음 각 호는 반대선으로 열차를 운행할 수 있다.

1. 철도운전자등은 철도운영등이 관리하는 구간이 서로 다른 구간에서 열차를 계속하여 운행하고자 하는 경우에는 다른 철도운영등과 사전에 협의하여야 한다는 규정에 의하여 철도운전자등과 상호 협의된 방법에 따라 열차를 운행하는 경우
2. 정거장내의 선로를 운전하는 경우

3. 공사열차 · 구원열차 또는 제설열차를 운전하는 경우
4. 정거장과 그 정거장 외의 본선 도중에서 분기하는 측선과의 사이를 운전하는 경우
5. 입환운전을 하는 경우
6. 선로 또는 열차의 시험을 위하여 운전하는 경우
7. 퇴행(退行)운전을 하는 경우
8. 양방향 신호설비가 설치된 구간에서 열차를 운전하는 경우
9. 철도사고 또는 운행장애(이하 "철도사고등"이라 한다)의 수습 또는 선로보수공사 등으로 인하여 부득이하게 지정된 선로방향을 운행할 수 없는 경우

6. 다음 중 열차가 퇴행할 수 있는 경우로 거리가 먼 것은 ? 라 (26)

- ☒ 제설열차가 작업상 퇴행할 필요가 있는 경우
- ☒ 전차선로에 고장이 발생한 경우
- ☒ 철도사고등의 발생 등 특별한 사유가 있는 경우
- ☒ 객차에 제동불완해가 발생한 경우

해설) <퇴행 운전>

열차는 정거장을 출발하면 다음 정거장까지는 운행해야 하며, 정거장 도중에서 돌아오는 경우는 허용하고 있지 않다. 하지만, 정거장으로 다시 돌아와야 하는 경우가 있으며 다음의 경우에는 예외적으로 인정을 하고 있다.

- ① 선로 · 전차선로 또는 차량에 고장이 있는 경우
주) 차량, 선로, 전차선로가 고장이면 전도운전을 계속할 수 없으므로, 퇴행을 해야 한다.
- ② 공사열차 · 구원열차 또는 제설열차가 작업상 퇴행할 필요가 있는 경우
주) 작업상 편리할 때도 있고, 운전취급상 퇴행을 해야 하는 경우가 있기 때문에 퇴행을 할 수 있다.
- ③ 뒤의 보조기관차를 활용하여 퇴행하는 경우
주) 전도주사가 양호하고 열차방호를 신속히 할 수 있다.
- ④ 철도사고등의 발생 등 특별한 사유가 있는 경우
주) 전도운전을 계속할 수 없는 상황이 발생했을 경우

7. 다음 중 구원열차 요구 후 이동시킬 수 있는 경우로 맞는 것은 ? 가 (31)

- ☒ 철도사고 등이 확대될 염려가 있는 경우
- ☒ 구원열차의 위치를 파악하기 어려운 경우
- ☒ 선행열차에 사상사고가 발생한 경우
- ☒ 인접역에서 열차를 출발 시키려고 하는 경우

해설) <구원열차 이동>

정거장 외에서 사고 · 기타로서 정차하여 구원열차를 요구하였거나 구원열차 운전의 통보가 있는 경우에는 구원열차의 기관사가 고장열차의 위치를 통보받고 정거장을 출발하므로 그 후에 정차위치를 이동하면 구원열차 기관사에게 착오를 일으켜 사고를 유발할 수 있다. 하지만, 다음 경우는 예외로 구원열차 요구 후 열차를 이동할 수 있다. 열차를 이동하면 기관사는 관제사, 역장, 구원열차 기관사에게 급보하며 상당거리를 이동하였을 경우에는 그 방향에 대해서 정지수신호를 현시한다.

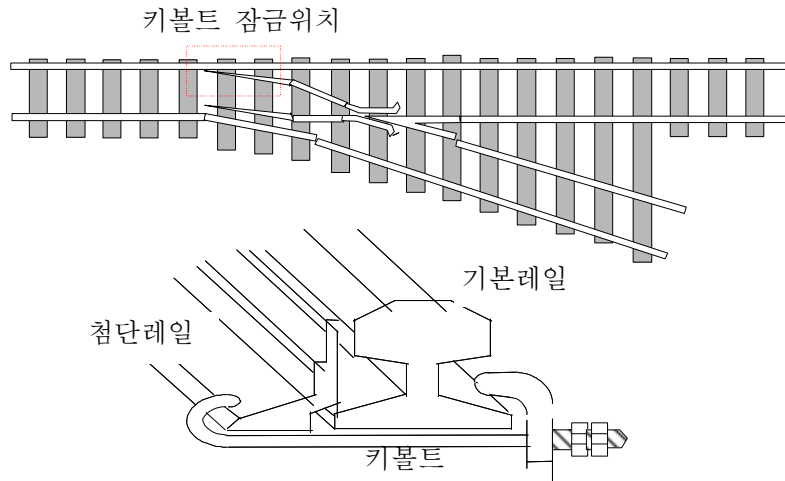
- ① 철도사고등이 확대될 염려가 있는 경우
- ② 응급작업을 수행하기 위하여 다른 장소로 이동이 필요한 경우

8. 다음 중 선로전환기의 쇄정 및 정위치 유지에 대한 설명으로 바르지 않는 것은 ? 라 (40)

- ☐ 본선의 선로전환기는 이와 관계된 신호기와 그 진로내의 선로전환기를 연동쇄정한다.
- ☐ 쇄정되지 아니한 선로전환기를 대향으로 통과할 때에는 쇄정기구를 사용하여 텅레일을 쇄정한다.
- ☐ 선로전환기를 사용한 후에는 미리 정하여진 위치로 복위 시킨다.
- ☐ 취급회수가 적은 대향의 선로전환기는 신호기와 그 진로내의 선로전환기를 연동쇄정하지 않을 수 있다.

해설) <선로전환기>

- ① 본선의 선로전환기는 이와 관계된 신호기와 그 진로내의 선로전환기를 연동쇄정하여 사용하여야 한다. 다만, 상시 쇄정되어 있는 선로전환기 또는 취급회수가 극히 적은 배향(背向)의 선로전환기의 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 쇄정되지 아니한 선로전환기를 대향(對向)으로 통과할 때에는 열차의 진동으로 선로전환기의 첨단궤조가 불밀착되어 탈선사고가 발생할 우려가 있어 쇄정기구를 사용하여 텅레일을 쇄정해야 한다.



첨단레일과 기본레일을 키볼트로 잠근 단면

주) 쇄정이란 ?

- (가) 상치신호기와 연동장치를 한 것
- (나) 통표쇄정기를 장치한 것 : 선로전환기 표지를 수동으로 작동할 때 하부슬라이더에 통표를 넣어만 선로전환기를 작동할 수 있다. 내용에서 통표는 운전허가증이 아니고 열쇠의 기능을 가지고 있다.
- (다) 표지부 선로전환기 표지의 손잡이에 쇄정한 것
- (라) 추붙은 선로전환기 표지는 기본궤조와 첨단궤조를 고착시키고 이에 쇄정을 한 것

- ③ 선로전환기를 사용한 후에는 지체 없이 미리 정하여진 위치에 두어야 한다.

9. 다음 중 상용폐색방식으로 맞는 것은 ? 나 (50)

- ☐ 지도통신식
- ☐ 지도식
- ☐ 통표폐색식
- ☐ 통신식

해설) <폐색방식>

- ① 폐색방식이라 함은 1폐색구간에 1개 열차 이외의 다른 열차를 동시에 운전시키지 않기 위하여 시행하는

방법으로 상용폐색방식과 대용폐색방식으로 구분한다

(가) 상용(常用)폐색방식 : 자동폐색식·연동폐색식·차내신호폐색식·통표폐색식

(나) 대용(代用)폐색방식 : 통신식·지도통신식·지도식

② 폐색방식은 폐색구간의 안전을 확보하기 위하여 시행하는 것으로 가장 안전한 상용폐색방식과 폐색장치의 고장 등으로 상용폐색방식을 시행할 수 없는 경우에 대용폐색방식을 시행한다.

③ 대용폐색방식을 시행할 경우 관계역장은 미리 관제사에게 그 요지를 통보하고 승인을 받아야 한다

(가) 통신식 : 복선 운전구간에서 상선 또는 하선의 정상방향 선로에서 상용폐색방식을 시행할 수 없는 경우에 폐색구간 양끝 정거장 역장은 전용전화기를 사용하여 협의한 후 시행

(나) 지도통신식 : 폐색구간 양끝의 정거장 또는 신호소에 설치한 전화기를 사용하여 양쪽역장이 협의한 후 시행

(다) 지도식 : 열차사고 또는 선로고장 등으로 현장과 최근 정거장 또는 신호소간을 1폐색구간으로 하고 열차를 운전하는 경우로서 후속열차 운전의 필요 없을 때에 한하여 시행

10. 다음 중 무인운전시 안전확보에 대한 설명으로 거리가 먼 것은 ? 라 (32조의2)

☒ 무인운전 관제업무종사자는 열차의 운행상태를 감시한다.

☒ 철도운영자등이 지정한 철도종사자는 무인운전 구간으로 진입하기 전에 운전방식을 무인운전 모드(mode)로 전환해야 한다.

☒ 열차가 정거장의 정지선을 지나쳐 정지하면 무인운전 관제업무종사자는 후속 열차의 해당 정거장 진입을 차단한다.

☒ 철도운영자는 시스템 고장 등 긴급상황에 대처하기 위하여 정거장에 차량요원을 배치한다.
해설) <무인운전>

열차를 무인운전하는 경우에 안전확보를 위하여 다음 각 호의 사항을 준수해야 한다.

① 철도운영자등이 지정한 철도종사자는 차량을 차고에서 출고하기 전 또는 무인운전 구간으로 진입하기 전에 운전방식을 무인운전 모드(mode)로 전환하고, 무인운전 관제업무종사자로부터 무인운전 기능을 확인받을 것

② 무인운전 관제업무종사자는 열차의 운행상태를 실시간으로 감시하고 필요한 조치를 할 것

③ 무인운전 관제업무종사자는 열차가 정거장의 정지선을 지나쳐서 정차한 경우 다음 각 목의 조치를 할 것

(가) 후속 열차의 해당 정거장 진입 차단

(나) 철도운영자등이 지정한 철도종사자는 해당 열차에 탑승시켜 수동으로 열차를 정지선으로 이동

(다) 나목의 조치가 어려운 경우 해당 열차를 다음 정거장으로 재출발

④ 철도운영자등은 여객의 승하차 시 안전을 확보하고 시스템 고장 등 긴급상황에 신속하게 대처하기 위하여 정거장 등에 안전요원을 배치하거나 순회하도록 할 것

11. 다음 중 자동폐색식을 시행하는 폐색구간의 출발신호기의 동작조건에 대한 설명으로 틀린 것은 ? 나 (51)

☒ 폐색구간에 있는 선로전환기가 정당한 방향으로 개통되지 않을 때 정지신호 현시

☒ 폐색구간에 차량이 있을 때에는 자동으로 정지신호 현시

☒ 폐색장치가 고장이 있을 때에는 자동으로 신호기가 소등될 것

☒ 분기선 및 교차점에 차량이 폐색구간에 지장을 줄 때에는 자동으로 정지신호 현시

해설) <자동폐색장치의 구비조건>

자동폐색식을 시행하는 폐색구간의 폐색신호기·장내신호기 및 출발신호기는 다음 조건을 구비해서

열차의 안전을 확보해야 한다.

- ① 폐색구간에 열차 또는 차량이 있을 때에는 자동으로 정지신호 현시
- ② 폐색구간에 있는 선로전환기가 정당한 방향으로 개통되지 아니한 때 또는 분기선 및 교차점에 있는 차량이 폐색구간에 지장을 줄 때에는 자동으로 정지신호를 현시
- ③ 폐색장치에 고장이 있을 때에는 자동으로 정지신호를 현시
- ④ 단선구간에 있어서는 하나의 방향에 대하여 진행을 지시하는 신호를 현시한 때에는 그 반대방향의 신호기는 자동으로 정지신호를 현시

12. 지도통신식을 시행하는 경우 폐색구간 양끝의 정거장 또는 신호소가 서로 협의한 후 ()를 발행한다. () 알맞은 것은 ? 가 (59)

- ☐ 지도표
- ☒ 운전명령고지서
- ☐ 폐색표
- ☐ 개통표

해설) <운전허가증>

① 지도통신식을 시행하는 경우 폐색구간 양끝의 정거장 또는 신호소의 통신설비의 사용하여 서로 협의한 후 시행한다.

② 지도통신식을 시행하는 경우 폐색구간 양끝의 정거장 또는 신호소가 서로 협의한 후 지도표를 발행해야 한다.

③ 제2항의 규정에 의한 지도표는 1폐색구간 1매로 한다.

☒ 지도표(한국철도공사 기준)

주) 1폐색구간 1매로 하고 지도통신식 시행 중 순환 사용함. 지도표를 발행할 때는 지도표 발행 정거장 또는 신호소역장이 지도표의 앞면의 상당란에 필요사항을 기입하고 서명한다. 이 경우 폐색구간 양끝 정거장 또는 신호소역장은 지도표에 의하여 최초로 운전하는 열차명 및 지도표 번호를 전화기에 의하여 상호복창하고 기록한다. 발행 번호는 1호부터 10까지 이다.

제 지 도 표	호
전체구간	간
분할구간	간
년 월 일	
발행 상대	역장서명 역장서명
앞 면	뒷 면

{비고} 1. 규격 : 가로, 세로 각 90mm

2. 지질 : 두꺼운 적색종이

3. 인쇄 : 양면 흑색문자

4. 최초사용열차번호는 지도표, 지도권에 의하여 운전하는 실제 최초 열차번호를 기입

☒ 운전명령고지서

주) 운전명령의 전달을 위한 운전장표의 일종으로, 운전명령, 기타 운전상 필요한 통고사항을 승무중인 기관사 또는 열차승무원에게 정확히 통고, 미리 이상 상황을 숙지하여 승무원의 실념으로 인한 불측의 사고에 대한 예방 목적으로 사용한다.

☐ 폐색표 • 개통표

주) 폐색구간의 상태를 표시한다

13. 다음 중 철도사고 등의 수습 또는 선로보수공사 등으로 현장과 가장 가까운 정거장 또는 신호소 간을 1폐색 구간으로 하여 열차를 운전하는 경우에 후속열차의 운행이 필요 없는 경우에 시행하는 폐색방식은 ? 나 (63)

- ☐ 통신식
- ☐ 지도식
- ☐ 지도표
- ☒ 통표폐색식

해설) <지도식>

철도사고 등의 수습 또는 선로보수공사 등으로 현장과 가장 가까운 정거장 또는 신호소간을 1폐색구간으로 하여 열차를 운전하는 경우에 후속열차를 운전할 필요가 없을 때에 한하여 지도식을 시행한다.

14. 다음 설명 중 바르지 않는 것은 ? 라

- ☒ 열차를 조성하여 운행하기 전에 제동장치를 시험하여 정상작동여부를 확인해야 한다. (17)
- ☐ 철도운영자는 노선이 구분되는 선로의 경우에는 열차의 운행방향을 미리 지정해야 한다. (20-1)
- ☐ 차량은 열차로 하지 않으면 정거장외의 본선을 운전할 수 없다. (21)
- ☒ 경사도가 1000분의 30 미만인 급경사 구간에 진입하기 전 정거장외에서 정차할 수 있다. (22-1)

해설) <열차의 운전>

① 열차를 조성하거나 열차의 조성을 변경한 경우에는 당해 열차를 운행하기 전에 제동장치를 시험하여 정상작동여부를 확인하여야 한다.

② 철도운영자등은 상행선 · 하행선 등으로 노선이 구분되는 선로의 경우에는 열차의 운행방향을 미리 지정해야 한다.

③ 차량은 이를 열차로 하지 아니하면 정거장외의 본선을 운전할 수 없다. 다만, 입환작업을 하는 경우에는 그러하지 아니하다.(승인번호 취득 후 운행)

④ 경사도가 1000분의 30 이상인 급경사 구간에 진입하기 전 열차는 정거장외에서 정차할 수 있다.

15. 다음 중 운전방향 맨 앞 차량의 운전실 외에서도 열차를 운전할 수 있는 경우로 틀린 것은 ? 나 (13)

- ☐ 전차선로에 고장이 있는 경우
- ☐ 회송열차를 운전하는 경우
- ☒ 철도차량을 시험하기 위하여 운전하는 경우
- ☐ 사전에 정한 특정한 구간을 운전하는 경우

해설) <열차의 운전방향>

열차는 운전방향 맨 앞 차량의 운전실에서 운전하여 한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 운전방향 맨 앞 차량의 운전실 외에서도 열차를 운전할 수 있다.

① 철도종사자가 차량의 맨 앞에서 전호를 하는 경우로서 그 전호에 의하여 열차를 운전하는 경우

② 선로 · 전차선로 또는 차량에 고장이 있는 경우

③ 공사열차 · 구원열차 또는 제설열차를 운전하는 경우

④ 정거장과 그 정거장 외의 본선 도중에서 분기하는 측선과의 사이를 운전하는 경우

⑤ 철도시설 또는 철도차량을 시험하기 위하여 운전하는 경우

⑥ 사전에 정한 특정한 구간을 운전하는 경우(사유가 발생하면 사전에 정함)

⑦ 무인운전을 하는 경우

⑧ 그 밖에 부득이한 경우로서 운전방향 맨 앞 차량의 운전실에서 운전하지 아니하여도 열차의 안전한 운전에 지장이 없는 경우

16. 신호를 현시할 소정의 장소에 신호의 현시가 없거나 그 현시가 정확하지 아니할 때에는 ()의 현시가 있는 것으로 간주한다. () 안에 알맞은 것은 ? 다 (79)

- ☐ 주의신호
- ☐ 감속신호
- ☐ 정지신호
- ☐ 경계신호

해설) <신호현시>

① 신호를 현시할 소정의 장소에 신호의 현시가 없거나 그 현시가 정확하지 아니할 때에는 정지신호의 현시가 있는 것으로 본다.

② 열차는 신호의 현시에 따라 운전을 하게 되므로 신호의 현시가 언제나 정확해야 한다. 기관사는 어느 지점에 어떤 신호가 설치되어 있는지 충분히 알고 있어야 한다. 신호의 현시가 부정확할 때는 열차의 최대의 제한을 주는 정지신호가 현시된 것으로 간주하여 신호의 현시가 부정확해서 발생하는 사고를 미연에 방지하여 열차안전을 확보할 수 있다.

17. 다음 중 차내신호 현시방식에 대한 설명으로 틀린 것은 ? 다 (84-6)

- ☐ 정지신호 : 적사각형 점등
- ☐ 15신호 : 적색원형 점등("15"지시)
- ☐ 야드신호 : 노란색 적사각형과 흑색원형등(25신호) 점등
- ☐ 진행신호 : 적색원형등(해당신호) 점등

해설) <차내신호기>

종류	신호현시방식
정지신호	적색사각형등 점등
15신호	적색원형등 점등("15"지시)
야드신호	노란색 적사각형등과 적색원형등(25등신호) 점등
진행신호	적색원형등(해당신호등) 점등

18. 다음 중 위험을 경고하는 경우 사용하는 전호는 ? 나 (100)

- ☐ 버저전호
- ☐ 기적전호
- ☐ 전철전호
- ☐ 제동시험전호

해설) <전호>

① 버저전호 : 양 쪽 운전실이 있는 고정편성열차에서 기관사와 열차승무원간에 방송에 의한 무선전호가 어려운 경우에 각종 전호 또는 수전호의 입환전호 등을 버저로 사용하여 전호를 시행한다.

② 기적전호 : 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 기관사는 기적전호를 사용한다.

(가) 위험을 경고하는 경우

(나) 비상사태가 발생한 경우

③ 전철전호 : 선로전환기의 개통상태를 관계자에게 주지시킬 때에 사용하는 전호

④ 제동시험전호 : 열차의 조성 또는 분리 · 연결 등으로 제동기 시험을 할 때에 사용하는 전호

19. 다음 중 열차의 운전 중 속도제한을 받지 않는 것은 ? 라 (35)

- ☐ 추진운전을 하는 경우
- ☐ 입환운전을 하는 경우
- ☐ 지령운전을 하는 경우
- ☒ 잠긴 선로전환기를 배향으로 운전하는 경우

해설) <열차의 속도제한>

철도운전자 등은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 열차 또는 차량의 운전제한속도를 따로 정하여야 한다.

- ① 서행신호 현시구간을 운전하는 때
- ② 추진운전을 하는 때(총괄제어법에 의하여 열차의 맨 앞에서 제어되는 경우는 제외)
- ③ 쉐정(鎖錠)되지 아니한 선로전환기를 대향(對向)으로 운전하는 때
- ④ 입환운전을 하는 때
- ⑤ 진령법(傳令法)에 의하여 열차를 운전하는 때
- ⑥ 수신호 현시구간을 운전하는 때
- ⑦ 지령운전을 하는 때
- ⑧ 폭음신호 및 화염신호 등 특수신호에 의하여 운전하는 때
- ⑨ 열차를 퇴행운전을 하는 때
- ⑩ 그 밖에 철도안전을 위하여 필요하다고 인정되는 때

20. 다음 중 입환을 시행하는 경우로 틀린 것은 ? 라

- ☒ 다른 열차가 인접신호소를 출발한 후에는 그 열차에 대한 장내신호기의 바깥쪽에 걸친 입환을 시행할 수 없다. (43)
 - ☐ 차량은 적당히 제동할 수 있는 경우가 아니면 돌방입환을 금지해야 한다. (44)
 - ☐ 열차의 도착 시각이 임박한 때에는 그 열차가 정차 예정인 선로에 입환을 해서는 안된다. (42-2)
 - ☒ 본선을 이용하는 인력입환은 차량운전취급책임자의 승인을 얻어야 하며, 책임자가 그 작업을 감시한다. (45)
- 해설) <입환>

① 다른 열차가 인접정거장 또는 신호소를 출발한 후에는 그 열차에 대한 장내신호기의 바깥쪽에 걸친 입환을 할 수 없다. 다만, 특별한 사유가 있는 경우로서 충분한 안전조치를 한 때에는 그러하지 아니하다.

② 차량은 적당히 제동할 수 있는 경우가 아니면 이를 돌방입환을 하여서는 아니된다

③ 열차의 도착 시각이 임박한 때에는 그 열차가 정차 예정인 선로에서는 입환을 할 수 없다. 다만, 열차의 운전에 지장을 주지 아니하도록 안전조치를 한 후에는 그러하지 아니하다.

④ 본선을 이용하는 인력입환은 관계업무종사자 또는 차량운전취급책임자의 승인을 얻어야 하면, 차량운전취급책임자는 그 작업을 감시하여야 한다. 인력입환은 사람의 힘으로 차량을 이동 또는 정차시키는 작업이므로 차량을 정차시키는 것은 상당한 기술이 필요하다. 본선을 사용하여 입환을 하는 경우 차량이 본선으로 유동하여 다른 열차와 충돌을 하면 대형사고로 이어질 수 있기 때문에 차량운전취급책임자는 감시를 철저히 해야 한다.