

高雄市大眾捷運系統行車安全規則

中華民國 101 年 2 月 16 日高市府交運監字第 1010010921 號令訂定

中華民國 104 年 7 月 2 日高市府交運監字第 10434542500 號令

修正第 3. 7. 10. 12. 13. 15. 17. 23 條

第一章 總則

第一條 本規則依大眾捷運法第五十三條規定訂定之。

第二條 本規則之主管機關為高雄市政府交通局。

本規則以高雄市政府主管之高雄都會區大眾捷運系統（以下簡稱捷運系統）為適用範圍。

第 三 條 本規則之用詞定義如下：

- 一、完全獨立專用路權系統：指全部路線為獨立專用，不受其他地面交通干擾之大眾捷運系統。
- 二、非完全獨立專用路權系統：指部分地面路線以實體設施與其他地面運具區隔，僅在路口、道路空間不足或其他特殊情形時，不設區隔設施，而與其他地面運具共用車道之大眾捷運系統。
- 三、正線：係指列車提供旅客運送服務經常使用之路線。
- 四、列車：係指車輛具備規定之標誌，並能在正線上運轉者。
- 五、供電線路：係指饋電線、架空線、第三軌、導電軌、迴線及相關之支撐裝置。
- 六、建築界限：指與軌道保持一定空間所設之界

限。

七、號誌：指依形、色、音、電訊等，指示列車或車輛在一定區域內運轉條件之設施。

八、防護區域：係指受號誌迴路所防護之軌道區段。

第二章 路線及設備

第四條 路線及影響行車相關設備應進行日常及定期檢查維護。

前項各種設備之新設、改建、維修或停用後恢復使用時，應先測試功能，其與列車行駛有關之設備除日常之維修外，應以列車試運轉。

第五條 正線及其供電線路每日營運前應巡查一次以上，並保存巡查紀錄。

第六條 路線及供電線路無法使列車依規定速度安全運轉時，應以號誌表示之。必要時，應派人到場處置。

第七條 營運機構應採取防免列車出軌或溜逸之適當安全防护措施。

第八條 供電線路應有適當之安全防护措施，設置有關安全標示，並分段以警示燈表示通電情況。

第九條 供旅客緊急使用有關之設備，應標示位置、用途及使用方法。

第十條 建築界限內不得放置物件。但因工作之必要且無妨礙列車行駛安全者，不在此限。

前項但書情形，於非完全獨立專用路權系統與其他運具之共用路段，應經道路主管機關同意，始得為之。

物件有向建築界限內崩塌之虞時，雖在建築界限

外，亦不得放置。

前項建築界限，由營運機構於本規則實施作業規定訂之。

第十一條 列車、車站及相關附屬設施之消防系統配置應符合消防法規，其未規定之消防設施，應報請相關主管機關核定。

第十二條 營運時間內，營運機構臨時停放之設備或器具應離月台邊緣二公尺以上，並不得放置於緊急逃生之出入口。

第十三條 完全獨立專用路權系統之列車於到站及離站前，應以訊號警示月台區人員；非完全獨立專用路權系統之車站，其位置條件有以訊號警示之必要者，亦同。

第十四條 月台末端通道非供旅客使用者，應設置邊門並加裝適當監視及管制裝置，且標示禁止旅客進入。

第三章 號誌及標誌

第十五條 有下列情事之一者，應顯示禁止進入之號誌：

- 一、防護區域內有列車者。
- 二、防護區域內有關轉轍器未開通正確方向者。
- 三、防護區域內鄰線之列車或車輛在正線分叉處妨礙行車之安全者。
- 四、單線運轉區間，其相反方向之號誌顯示進行者。

第十六條 軌旁號誌及車內號誌之顯示，應使接近該號誌之防護區域之列車，能在其緊急煞車距離以上確認之。

第十七條 於完全獨立專用路權系統中，正線之轉轍器應與各相關號誌聯鎖使用；其因故障致轉轍器不能與號誌聯鎖時，除應依第二十二條規定處置外，營運機構並

應於列車通過前派員將轉轍器鎖定。

第十八條 列車應按下列規定設置標誌：

- 一、列車前端兩側各設置白光燈一盞，於夜間、霧區或隧道內時，應開燈顯示。
- 二、列車後端兩側各設置紅光燈一盞，日、夜間均應開燈顯示。

前項標誌，於列車退行運轉時，應保持不變。

第十九條 除下列處所應設置標誌標示外，路線應視情況設置各項適當標誌：

- 一、轉轍器開通方向之處所。
- 二、列車折返處所。
- 三、列車之停車位置。
- 四、緊急斷電開關位置及其他供電線路必要之處所。
- 五、軌道之終端。

第四章 運轉

第二十條 正線應劃分防護區域，在同一防護區域內，同時只准一列車運轉。但有下列情事之一者，不在此限：

- 一、救援停留之故障列車者。
- 二、因搶修路線，在已運轉工程列車之防護區域內，需再運轉其他工程列車者。

前項列車運轉之作業規定，由營運機構擬訂，報請主管機關核定。

第二十一條 列車應依號誌之顯示行駛。應有號誌顯示而無顯示或顯示不明確時，列車應立即停車，非俟顯示進行之號誌或接獲通告，不得繼續進行。非經行車控制中心之允許，並已作必要之安全措施時，不得退行。

第二十二條 因自動控制設備故障，致列車無號誌顯示時，行

車控制中心應於確認防護區域內無列車、車輛及相關轉轍器並已鎖定於列車進行之方向後，以替代方式維持列車運轉。

前項替代方式之作業規定，由營運機構擬訂，報請主管機關核定。

第二十三條 正線之列車行駛速度規定如下：

- 一、依號誌或標誌之顯示行車時，以號誌或標誌所設定之速度行駛。
- 二、依前條規定之替代方式行車時，應以二十五公里以下之時速行駛。
- 三、置有司機員之列車，而司機員不在列車行進方向之前端駕駛列車時，應以十五公里以下之時速行駛。
- 四、依第二十條第一項但書各款規定行車時，應以十五公里以下之時速行駛。

前項第一款之速度，營運機構應按路線、供電線路之強度及車輛之構造情況擬訂，報請主管機關核定。

第一項第三款情形，除於設有月台門之車站月台區且設有適當安全防護措施者外，應派人員於列車行進方向之前端引導。

前項引導，應有維護引導人員安全之適當措施，始得為之。

第二十四條 列車編組完畢駛入正線前，應確認下列項目之功能正常：

- 一、聯結裝置。
- 二、煞車裝置及其聯動功能。

三、列車控制設備。

四、空調系統。

五、車門裝置。

六、通信裝置。

七、警示信號裝置。

八、照明設備。

九、逃生裝置。

第二十五條 載運旅客之列車於起動前，應關閉所有車門；於列車完全停止後，始得開啟車門。惟列車在設有月台門之車站停靠時，應停靠在允許誤差範圍內，如超過該範圍，非經行車控制中心之允許，並已作必要之安全措施時，不得開啟車門。

第五章 事故或災害之應變及處理

第二十六條 營運機構應就下列事故或災害擬訂適當之緊急應變計畫，其內容應包含預防、整備、訓練、通報、應變等規劃，報請主管機關核定，並應每二年檢討修正，必要時得隨時為之：

一、火災。

二、列車衝撞或傾覆。

三、供電中斷或電擊事故。

四、人為危害事故。

五、天然災害。

六、其他。

前項緊急應變計畫應與災害防救業務計畫整合，定期實施演練，並作缺失檢討及改善。

第二十七條 路線、車輛及其他行車設備所需之搶修器材，應經常整備於適當場所，搶修人員之召集及緊急出動，

平時應施以訓練，並進行演習。

前項人員召集、緊急出動、訓練及演習，由營運機構擬訂，報請主管機關核定。

第二十八條 營運機構應設置緊急應變小組，於緊急事故發生時，負責溝通、協調及維持系統之運作。

第二十九條 因事故或災害而有危及列車安全運轉之虞時，應即依緊急應變計畫採取適當安全防護措施及對於維護旅客生命安全最適宜之處置措施，必要時應暫時停止列車運轉。

第三十條 因事故或災害致人員傷亡時，應即時報告有關主管機關，並作下列處置：

- 一、對死亡者應儘量保持現場，並儘速通知轄區司法警察機關轉請檢警單位到場實施勘驗，經檢警單位同意後，始得移動現場。
- 二、受傷者應立即送醫救護，妥善處理。
- 三、儘速通知死傷者之家屬。

第六章 附則

第三十一條 本規則各項實施作業規定，由營運機構於行車規章中擬定，報請主管機關核定後實施。

第三十二條 本規則自發布日施行。