

附表 1021 臺鐵局 6432 次列車新馬站正線出軌事故運轉經過摘要

時間	運轉過程
1238:28	事故列車在樹林調車場出現空壓機強制停機（第 8 車，故障代碼 147）
1240:18	事故列車在樹林調車場出現空壓機強制停機（第 1 車，故障代碼 147）
1450	事故列車準時自樹林站出發
1516	工務技術領班於松山站上車並進入第 8 車駕駛室，執行隨乘路線巡查作業
1539:13	事故列車第 1 次出現 MR 壓力不足（第 8 車），動力自動切斷
1540:28	MR 壓力恢復正常，列車恢復動力
1544:56	事故列車第 2 次出現 MR 壓力不足（第 8 車），動力自動切斷
1547:33	MR 壓力恢復正常，列車恢復動力
1547:46	事故列車第 1 次因 MR 壓力不足動力切斷而導致停車，2 秒後列車重新提速
1554:37	事故列車第 3 次出現 MR 壓力不足（第 8 車），動力自動切斷
1554:47	事故列車車速 88 公里/時，超過 ATP 速限 85 公里/時，ATP 常用緊軔作動
1557:18	MR 壓力恢復正常，列車恢復動力
1558:30	事故列車第 4 次出現 MR 壓力不足（第 8 車），動力自動切斷
1559:00~	全車停留軔機陸續作動
1559:11	事故列車第 5 次出現 MR 壓力不足（第 1 車）
1600:06	因無動力及停留軔機作動，列車停車於里程約 K27+000 處（貢寮站前 1.3 公里）
1600:48~	全車停留軔機陸續鬆軔
1601:43	MR 壓力恢復正常，列車恢復動力
1602:00	事故列車重新運轉
1602:25	事故列車第 6 次出現 MR 壓力不足（第 8 車），動力自動切斷
1603:32	MR 壓力恢復正常，列車恢復動力
1604:02	事故列車第 7 次出現 MR 壓力不足（第 8 車），動力自動切斷
1605:45	MR 壓力恢復正常，列車恢復動力
1605:50~1607:10	本案司機員首次向福隆站長通報事故列車動力時好時壞

	狀況
1610:53	事故列車第 8 次出現 MR 壓力不足（第 8 車），動力自動切斷
1612:11~	全車停留軔機陸續作動
1612:20	事故列車第 9 次出現 MR 壓力不足（第 1 車）
1613:49	因無動力及停留軔機作動，列車停車於里程約 K43+000 處（大溪站前約 1.8 公里）
1613:51	機務段檢查員 A 向本案司機員通聯瞭解列車異常狀況，同意司機員提議重新降升集電弓
1615:30	全車停留軔機陸續鬆軔
1616:48	MR 壓力恢復正常，列車恢復動力
1617:07~1617:21	本案司機員降下集電弓後再重新上升
1617:55	本案司機員隔離 ATP
1618:06	事故列車重新運轉
1618:27	事故列車第 10 次出現 MR 壓力不足（第 8 車），動力自動切斷
1619:51	行車調度員 A 向本案司機員通聯確認列車當時無動力
1620:02	MR 壓力恢復正常，列車恢復動力
1620:33~1620:55	綜合調度所機車調度員 A 向本案司機員通聯詢問列車狀況
1622:16	事故列車第 11 次出現 MR 壓力不足（第 8 車），動力自動切斷
1622:21~1623:59	機車調度員 A 向本案司機員通聯瞭解重新降升集電弓後列車動力仍時有時無、傾斜裝置車間通訊異常、空壓機強制停機等現象
1622:57~	全車停留軔機陸續作動
1623:10	事故列車第 12 次出現 MR 壓力不足（第 1 車）
1625:15~1626:01	本案司機員向頭城站長通聯表示：「啊 請跟調度員報備一下 6432 請求頭城停車」，頭城站長覆誦：「你說有人坐錯車要我跟調度員報備嗎」，司機員回復：「欸 欸」；頭城站長轉述本案司機員請求予綜合調度所行車調度員 B，行車調度員 B 表示不同意，頭城站長再將前述結果告知本案司機員
1625:32	全車停留軔機陸續鬆軔
1626:32	MR 壓力恢復正常，列車恢復動力
1626:54~	機務段檢查員 B 向本案司機員持續通聯瞭解列車狀況，並建議本案司機員探頭確認車側綠燈（停留軔機燈）是否有亮；在本案司機員回復車側燈未亮後，機務段檢查員 B 認為不是停留軔機問題，並再向本案司機員確認

	其他異常狀況後，認為可能是主風泵的問題；之後本案司機員表示電門速度時有時無，機務段檢查員 B 回復將安排在花蓮換車
1629:41	事故列車第 13 次出現 MR 壓力不足（第 8 車），動力自動切斷
1631:46	MR 壓力恢復正常，列車恢復動力
1634:49~1637:50	事故列車停靠宜蘭站，工務技術領班下車，宜蘭列檢員 A、B 分別前往第 1、8 車檢查，列檢員 B 向本案司機員瞭解異常狀況
1640:29~1643:08	機務段檢查員 B 向本案司機員通聯確認 MR 壓力為 7 點多但上升很慢，又得知第 1、8 車空壓機會有故障顯示，故建議找車長扳動駕駛室內後方配電盤之 BOUN 開關
1643:41~1644:52	事故列車停靠羅東站
1644:53	列車出發，從羅東站至新馬站期間，速度把手置於 140，煞車把手置於 0 段位
1646:57~1648:31	機車調度員 A 向本案司機員通聯確認主風泵（空壓機）BOUN 開關復位狀況，本案司機員表示第 8 車復位後又跳，1 車沒有去復位，機車調度員 A 向本案司機員建議可以請車長 B 幫忙去 1 車復位開關。16:47:59 時本案司機員表示：「對啊 對啊 現在變成把 ATP 把它關起來」，機車調度員 A 問：「ATP 關起來會好嗎」，本案司機員回復：「ATP 關起來它現在速度是有的」
1648:52~	機務段檢查員 B 向本案司機員通聯確認 BOUN 開關復位狀況，通話過程中本案司機員表示：「1 車沒有復位 8 車復位之後還是跳」，機務段檢查員 B：「1 車 什麼跳開 你說什麼東西跳開」，本案司機員回復：「那個 就是那個空氣壓 空氣 空壓機強制停止」
1649:26	機務段檢查員 B 再向本案司機員要求復位 BOUN 開關時，本案司機員未再有任何回復
1649:27	依車頭影像紀錄及 TCMS 紀錄顯示，事故列車進入新馬站前介曲線，車身以前進方向向左傾覆出軌，里程 K89+218.75