

竹湖風雲錄

心繫 「交通」 的交大人

余蘭妮

約 在民國67年前後，交大的海洋運輸系其系名從最早期的「海洋運輸系」到「海洋管理學系」，再到與運輸管理系合併為「運輸工程與管理學系」，也就是現在的「運工管系」，幾多更迭的系名，隨著「運輸工程與管理系」的定案，似乎意味著系的方向可以很「理工」，也可以很「管理」。歷經這段系名更迭的學生，而今都正值中年，並在各個領域大放異采。其中，有兩位運工管系前後期的學長，仍堅守在運輸管理本行，除了擔任教授肩負百年樹人的神聖使命外，更積極投入有關國內交通運輸管理方面的研究與實務。在他們眼中，沒有解決不了的交通問題。他們分別是70級的張學孔學長及69級的許添本學長，兩位學長目前都是台大土木研究所交通運輸組教授。

之一 張學孔學長

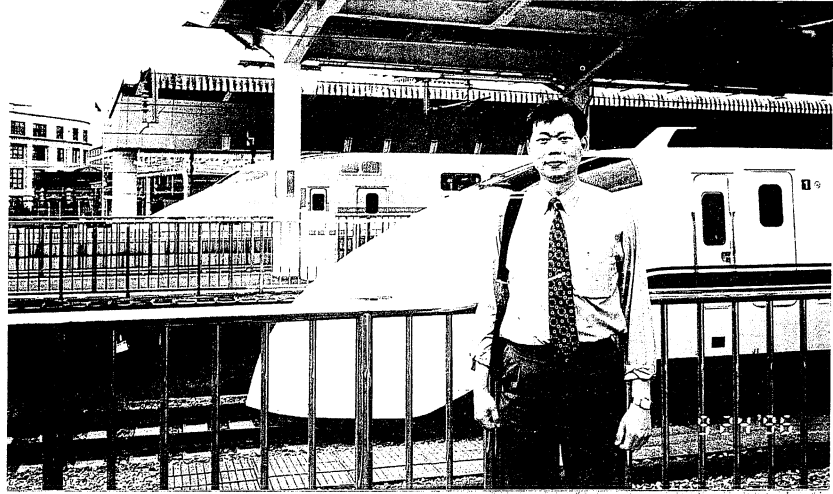
大三那年，對運管70級的張學孔學長而言，可說是他個人生涯一個重要的轉折點。受交大許多有實務經驗與學養俱豐的教授影響，為他開啟交通運輸領域的大門，諸如陳武正教授（現借調擔任台灣省交通處處長）、陳光華教授、王文麟教授、陳雄智老師、經建會副主委劉玉山教授等；而在台大研究所其間又與交大同學合班上課，又同時有龍天立教授、張家祝教授（現任交通部次長）則持續帶領他走向交通運輸領域的學術殿堂。談著這些老師，學長的思緒一下回到學生時代：教公路工程的陳世圻次長，三個小時的課不用任何講義、書，配合他畫得極佳的公路設計圖，講課詳盡令人印象深刻；陳武正教授在他系主任任內，提出包括課程、學生選課要求等各方面的重大變革，並邀請許多實務界人士來講課，充實學生的專業認知；系主任陳光華陳教授，講課認真、實務經驗及法規認識均很豐富，更是學長畢業以後，能執著於這個領域的重要導師。

親身體認老師的重要性，期許自己當一名好教授

正因為學生時代受惠於許多好老師，領著學長步向學術殿堂，學長深刻體認好老師啟蒙的重要，也因此，目前任教職的他，期許自己當一名好教授。他，確實做到了，對於自己七年來確實帶給學生一些實質的幫助也很感欣慰。學長在大學部開設的課程除了必修的學生，更吸引數十名外系學生的選修，說明了學生對他課程品質的信心。每學年堅持擔任大一新生導

竹湖風雲錄

張學孔學長攝於日本
地鐵前



張學孔小檔案

師，以自己的經驗為這群剛離開高中校門未久的懵懂新鮮人指點迷津，顯示出他對學生的用心。學長笑說，他常帶學生到Pub喝小酒，在Pub裡告訴學生要如何安排時間、該把握什麼事情，並鼓勵學生聽演講、多參加社團活動、多結交朋友、別放棄英文等。與學生亦師亦友，無怪乎學長頗受年輕學生喜愛。

熱愛活動的他，大學活躍於社團，現在則活躍於學術活動

學生時代的學長便活躍於各項社團活動，除了是籃球校隊，打過梅竹賽，還參加合唱團、土風舞社、服務性社團，同時也在系學會擔任副總幹事，舉辦演講及校際聯誼活動。學長認為學校社團經驗的累積對日後就業有很大幫助，亦有助於了解人與人之間相處、應對進退。因此，學長很鼓勵他的學生在學期間多參與社團活動，以拓展自己的人際關係。學長表示，畢業後常有學生找他寫推薦信，每次他都先問學生有沒有社團經驗，若有，成績再差他也幫他們寫。由此可見學長對學生參加社團活動之重視。

大學時代的學長，活躍於各種社團活動；研究所時期的學長則因為發現自己對學術研究的興趣，而全心投入在課業。他

- 姓名：張學孔
- 現職：國立臺灣大學土木工程學系暨研究所教授
- 學歷：國立交通大學運輸工程與管理學系學士（民國66年—70年）
國立台灣大學土木工程學研究所交通工程碩士（民國70年—72年）
美國馬里蘭州立大學土木工程學研究所運輸工程博士（民國75年—79年）
- 經歷：國立台灣大學土木工程學系暨研究所副教授（民國79年—85年）
馬里蘭州立大學土木工程學研究所助教（民國78年—79年）
國立台灣大學土木工程學系專任研究助理（民國74年—75年）
- 專長：大眾運輸規劃與管理、運輸經濟、智慧型運輸系統、運輸政策
- 榮譽：83年度行政院國家科學委員會優等研究獎助
80、81、82、84、85年度行政院國家科學委員會甲等研究獎助
1995年亞澳道路協會最佳技術論文獎
84年中華民國運輸學會學術論文獎
85年中華民國運輸學會交通運輸建設攝影金牌獎
82年道路交通安全促進會優良論文獎
75、76年中華民國道路協會學術論文獎

竹湖風雲錄

積極參加許多不同的研討會獲取新知，發現問題一定要弄得水落石出，也因此讓許多老師都對他印象深刻。直到現在，學長依然如此。過去六年，學長平均每年出席國際會議4—5次，而母校所辦的運管系活動也必然出席，甚至前一天就會抵達。學長表示，他不喜歡蜻蜓點水式的參加活動，他認為會議本身除了需要人捧場之外，其實也產生很多交流的機會，藉由不同形式的交流方式來促成學術方面的進展，甚至對社會實質的幫助。

運輸工程為其學術專長，參與國內交通運輸工作不遺餘力

學長的學術專長是在運輸工程方面，特別是大眾運輸的規劃設計與運輸經濟的領域。研究重點包括大眾運輸費率與補貼、大眾運輸路網規劃與服務特性的評估、公車動態資訊系統與電子票證系統等。除了參與學術會議，學長目前還擔任多項交通部與台北市政府有關交通運輸之委員、台北市市長的交通顧問及台北市交通局與都市發展局顧問等數職，實際參與國內交通運輸實務工作。例如台北市公車專用道與路網，學長便是主要推動者之一。

今年年初，學長完成所主持的高速鐵路費率機制之研究以及高鐵運量分析與營運計畫，是為現階段高鐵BOT投資業者擬定相關費率政策與機制之重要依據，對於世界矚目的台灣高鐵建設與未來之營運管理，具有相當大的影響。由於BOT的概念是將公共建設的興建與營運轉變為以授予特權方式交由民間去投資，並由民間經營一段時間後，再移轉到政府，亦即結合政府公權力、民間資金、經營效率共同建設的一種模式。在這種模式下，除了工程建

設本身，勢必牽涉許多管理、法律及財務方面的問題，因此學長呼籲除了工程之外，也要重視管理的相關議題。

「台北市交通若不改善，他就不結婚。」

學長自民國79年回國任教職迄今已七年餘，不論在學術專業的鑽研、國際學術活動的參與、國內交通運輸實務工作，乃至為人師表，學長以其廣結善緣，凡事盡其在我的處事哲學，恰如其分地扮演每一個角色。對於工作，學長十分投入，雖然非常忙碌但卻樂在其中。他表示，他每天約莫上午十點半到學校，直到半夜一點兩點才走。不知是否對於工作過於投入，年近不惑的學長，迄今仍然單身。在交通界，甚至有這樣的傳說，「台北市交通若不改善，他就不結婚。」其實學長目前有一位深交長達十一年的珠寶設計師女友，問學長，自己不急，女朋友也不急嗎？學長只是笑答「不急，她是藝術家嘛！」對於感情和婚姻，學長自有他的看法，他認為感情持久的方式是要雙方彼此都能成長、求變，而不一定得靠婚姻約束，如果彼此沒有成長，婚姻反而是個枷鎖。

之二 許添本學長

許添本學長自母校畢業後，即繼續在台大土木工程研究所交通工程組攻讀碩士，接著在交通部服務，並前往德國取得博士學位。一直以來，學長都堅守在交通運輸這個領域。

「活動是短暫的，學問才是永恆」一句話，徹底改變學長後半段的大學生活，甚至未來的生涯規劃

儘管專業表現優異，學生時代的學長

竹湖風雲錄



許添本全家福。留學德國的他，喜歡每年帶全家回歐洲回憶一下好的國家建設，以免忘記我們還有多少待努力之處。

許添本小檔案

姓名：許添本
現職：國立台灣大學土木工程學系暨研究所副教授
學歷：國立交通大學運輸管理學系學士(民國65年—69年)
國立臺灣大學土木工程研究所(交通工程組)碩士(民國69年—71年)
德國卡司魯(Karlsruhe)大學(運輸工程研究所)土木工程博士(民國76年—80年)
經歷：交通部運輸計劃委員會規畫師(民國73年—74年)
交通部運輸研究所工程司(民國74年—75年)
德國卡斯魯(Karlsruhe)大學博士班研究員(民國76年—80年)
德國卡斯魯(Karlsruhe)大學專任研究員(民國80年)
專長：交通工程、車流分析模擬、運輸規畫、運輸系統管理、交通安全與設計
會員資格：中華民國運輸學會、中國土木水利工程學會、中華民國道路協會、中華民國計量工程學會、中華地理資訊學會、德國運輸工程師學會、德國道路交通研究學會

並不是一個只知死讀書的人。學長表示，打從他一進交大，就決定除了讀書，還要積極從事社會改革工作。期許自己做個領導人才的他，大一即開始競選班代，二年級開始參與社團活動。然而，到了大三，卻因老師「活動是短暫的，學問才是永恆」一句話，徹底改變學長後半段的大學生活。

由於一二年級參加太多活動，在學業上難免無法兼顧，活動佔據學長生活的大部份，表面看來似乎很風光，事實上，學長的心裡已開始有空虛之感，加以老師如暮鼓晨鐘的醒語，更讓學長萌起專心念書之意。連本來想參選學生活動中心總幹事的念頭都因此打消。大一大二期間，一學期十八週，每個周末學長人大多往台北辦活動。一旦決定好好唸書後，大三大四每學期的十八週，學長都是窩在圖書館裡。極端不同的校園生活方式，在在說明學長的決心。

一旦決定往學術的「永恆」路上走，思索未來的方向便很重要。原本學長打算研究所往管理科學方向發展，大三暑假賣書的打工經驗卻讓他覺得自己似乎不是做生意的料。大四那年，擔任運輸管理學系系主任陳武正教授(現任省交通處處長)，

竹湖風雲錄

在課堂上介紹一些國內正在規畫的捷運、交通資料，激發了學長對運輸工程的熱愛。從此立定志向往這方面發展。大學畢業投考研究所，學長同時考上中興、交大和台大三個研究所，學長選擇了台大。

研究所時期的他，深感台灣交通問題之紊亂，但強烈的理想信念，讓他堅信沒有解決不了的交通問題，於是瘋狂投入研究台灣的交通問題，甚至首開台大土木所交通組研究生整天窩在研究室之風氣。

「台灣沒有交通問題只有政治問題，政治問題解決才能解決交通問題。」他，於是進了政府部門

研究所畢業之後，學長原本是在顧問公司工作，當時大家普遍的想法是政府部門對於研究成果、規劃成果都不重視，成疊成疊的研究報告大多束之高閣。但學長認為「台灣沒有交通問題只有政治問題，政治問題解決才能解決交通問題。」於是本來在顧問公司工作的學長，認為他應該到政府部門工作，以了解其運作情形。積極的應徵爭取下，學長進了交通部運輸計劃委員會。當時任職行政院經建會主委的趙耀東先生正推出我國第一個長期經建計畫，學長當時承辦交通部門的工作。對於這樣的前瞻規畫，學長滿懷熱忱並信心滿滿。然而由於這樣的長期發展計劃在當時國內乃是首見，過去不曾有任何機構做過如此之長期規劃。沒有歷史資料可依循的情況，使得相關單位配合不易，遇到的阻力相當大。這樣的工作經歷對剛畢業的學長衝擊甚鉅，也讓他體認研究交通預算制度與長期規劃的關係相當重要，應加以檢討改進。無奈當時風氣較封閉，一位長官告訴他「預算制度問題太敏感了」，一心想解決台灣交通問題的學長遂萌生出國

再深造的念頭。

考取公費留學，遠赴德國

偶然的機會下，學長報考了公費留學考試，儘管應考者眾而錄取名額少，學長還是考了榜首。雖然事先沒有學過德文的他，在選擇公費留學的國家時，毅然選擇德國。主要一方面由於當時政府鼓勵留歐政策，另一方面學長認為除了美國，也應該去看看其他國家的交通建設情形。

交通部運輸計畫委員會後來改組為運輸研究所，在去德國前，學長也在運研所待了一年，在那裡學長一直希望推動屬於台灣本土化的運輸公路容量手冊。學長表示，運輸公路容量手冊是交通建設一個重要的研究基礎，可以估計道路的容量、評估如何規劃設計、是否符合這個容量等。以美國為例，長期以來都有這個研究工作。學長認為唯有發展國內本土化的研究，才能做出符合國內需求的交通環境。

到了德國，由於學長已有顧問公司和政府部門的工作經驗，因此學長在德國關注的是別人如何解決問題，不管是行政或技術的專業知識，學長像海綿般地吸取他人經驗，同時也以自己過去實務經驗蒐集適用於解決台灣交通問題的相關資料。在德國前前後後約五年，基於「出國就是為了要回國」的初衷，一旦學成後，學長便一心想著回國。

當初出國，學長帶了許多在顧問公司、政府部門發現的問題，想要在德國尋得答案。帶著所學，學長回來了，並很積極地做一些改革工作，回國六年餘，腦子裡想的一直是如何解決問題。有感於台灣學交通運輸方面的學生實作與設計之能力較弱，學長花了幾年的功夫把台大的交通工程實驗室建立起來。他希望藉由各種流

竹湖風雲錄

動式的實驗設備讓學生能有實作的經驗，訓練出真正能解決交通問題的學生。課堂上，學長以他個人在顧問公司、政府部門、德國、美國和歐洲各國的經驗親自編寫講義，讓學生從這些理論與經驗檢視本土實際的交通問題。

另一方面，在德國期間，學長更加意識到國內民間團體力量的缺乏。在德國，透過學會運作發揮團體的力量，替政府部門推動整個交通發展。反觀國內每年一次的年會，卻聯誼性質重於實用性質。因此學長回國後，積極參與學會運作，希望讓學術能真正發揮作用。例如，學長認為應該讓博士班學生能在畢業前就讓全國教授認識，因此推動了一個大專博士論文研討會，讓教授有機會能和全國的研究生做聯誼。

此外，學長還發現國內在交通運輸方面缺乏一個可以作為產、官、學、研經驗交流的媒介，於是接下都市交通雜誌的編輯工作，規劃一系列主題，讓雜誌藉由文字資訊的流通，能多一股改變交通環境的力量。為了讓學術和政府單位有更多的互動，而不是讓學術研究成果束之高閣，學長積極參與許多政府部門的委員會，提供意見讓政府部門有機會聽聽專業的看法。

回國這幾年，學長除了思考大環境的改革工作，並一直專注於國內的機車研

究。他認為國內約有一千萬輛機車，但這個領域卻長期被忽視，四五年研究成果的累積，學長在機車研究方面的理論已逐漸成熟。對於國內長期忽略的交通安全問題，學長表示因國內道路環境設計不良才造成交通意外的高死亡率，必須做制度化的改革才能解決問題，而不是光靠強制執法而已。

隨著國內的政治環境的開放，交通專業已開始發揮作用。在民主政治的選舉過程中，交通往往成了候選人的政治競爭對象，遇到有心解決國內交通問題的候選人，學長也都竭力提供專業意見。對於交通問題成為政治上「鷸蚌相爭」的對象，學長樂見其成，他希望能因此讓台灣民眾「漁翁得利」。台北即是一個例子。

從大三決定走進交通運輸這個領域，學長便對解決台灣交通問題這個使命充滿熱情，訪談過程中，學長「三句不離本行」侃侃而談他對國內交通環境的理想。學長的最終理想是「有朝一日外國人會稱讚台灣的交通」。也許，這個理想距離現實情況還有差距，但有道是「精誠所至，金石為開」，我們也衷心期盼，台灣能有這一日。



許添本學長帶領學生考察歐洲的交通學校，合影於該國高速鐵路火車之前。許老師認為增廣見聞對在臺灣學交通的人來說是很重要的。（中間者為許學長）