

捷運界的交大人~之一

專訪捷運公司總經理陳椿亮學長

佘蘭妮

目前擔任台北捷運公司總經理的陳椿亮學長，雖然新上任未滿半年，但從事捷運相關工作已有多多年經驗。雖然學長並不是交大畢業，但在交大運輸研究所任教多年，與交大亦有淵源，因此，本期「交通運輸界的交大人」特請學長和我們分享他參與捷運工作多年的點滴心情。

對藝術與人文的熱愛，讓他走往「交通運輸」之路

在請學長談他從事捷運工作的點點滴滴前，不禁對他為何會走上交通運輸這個領域有幾分好奇。令人意外的是，他與交通運輸結緣竟是源於一份對藝術的喜愛。由於喜愛藝術，但卻受限於「唸理工才有出路」的舊觀念，陳椿亮學長於是選擇土木系這個「工程與藝術兼顧的科系」作為大學聯考的第一志願，因為在他心中，土木即是一種大地藝術。學長自小就對藝術有著濃厚興趣，直到現在，即便公務繁忙，對於藝術的熱愛，卻始終未減，從下面這段話便可一窺端倪：

「我記得國小時，那時還有聯考制度，有次上課突然心血來潮，決定要畫一張畫，結果被老師抓到，回家後被爸爸罰站。不過從那次之後，我發現自己對繪畫方面非常的有興趣，尤其是一草一木。一直到現在，只要有空閒時間，我就會拿筆起來畫畫，大多數畫素描或是水彩畫。有時電視上若有大師教怎麼畫時，我都會很用心的看，也從中學學習作畫的技巧。」

除了喜愛藝術，學長對於任何與「人」有關的事物也饒富興味，舉凡人的不定性以及人的各項活動，都令他著迷。正因為這樣，在台大唸研究所時，他選擇了與人接觸面較多的交通組。他認為諸如人在使用交通工具時產生的影響等都是值得發掘的課題，而處理這些問題要比處理物理化學等問題要來得有趣多。

「像年紀大的人與年紀輕的人開車的習慣不同；計程車司機與一般駕駛開車的習慣也不一樣；就連行人在走路的姿勢也不一樣，這些變化性讓我感到很有興趣，如何將它們結合歸納且能符合總體，因應不同的情形，這是我比較傾向研究的。對工程方面，算是建立工程方面的知識。從一開始我對藝術就產生很深的興趣，而工程算是支持我在藝術方面的背景，因此我從事比較應用性的藝術，而非純藝術。藉由這次的訪問，我仔細回想過去的思考模式，發現自己不應該去學工程的，但是工程使我看到更開闊的領域，所以對我來說也是有很大的幫助。」

擔任捷運局主任秘書，漂亮處理危機事件

在從事捷運相關工作以前，學長曾在交大運輸研究所任教，也跟隨郭前校長前往交通部，擔任部長機要秘書。不管是在學校的教書研究工作，抑或是在交通部的聯繫工作，對學長來說都是經驗累積，但真正讓他快速成長的歷練，則是進了捷運局開始，也為他的公務員生涯揭開序幕。

「因為我本身是學交通的，捷運本身就是交通方面的一種研究項目，在大學時就有很多關於捷運方面的研究課題，當時的捷運還沒到執行的階段，直到進入捷運局後，發現自己可以真正的從事這方面的工作時，感到非常的興奮，所以在捷運局工作是全心的投入。」

初入捷運局他的工作雖以工程技術為主，讓他在工作表現嶄露頭角卻是民國82年底至民國83年他任職主任秘書時期。這段時期也正是捷運局時運最不濟之際，兩次火燒車事件，以及馬特拉仲裁案讓捷運局在民間社會的聲望跌至谷底。此時的學長要面對的不單是對外的危機事件處理，對內更要面對提振員工士氣，穩住局心的挑戰。

學長回憶發生仲裁案時，李濤所主持的一個廣播節目正討論這個問題，學長的想法是身為主任秘書兼發言人，儘管他以前並沒有參與，但當時他有責任對大眾負起說明的責任，至少讓大眾能夠了解到底發生了什麼事，也讓捷運局在未來有浴火重生的機會。透過廣播節目，學長詳細解說捷運建設初期的種種難處，諸如土地徵收時受到阻撓、施工上又受限於白天影響交通秩序，晚上影響民眾生活的兩難而窒礙難行。仔細的說明除了讓社會大眾感受捷運局的誠意，也體認在人口密度高的城市做重大工程，如何調適是社會轉型必然面對的問題，民眾的聲音漸漸由憤怒狂罵到理性的講述他們的想法。面對社會大眾的責難，陳榕亮學長以主任秘書兼發言人的角色，漂亮地處理連連而來的危機事件，更因為這些事件的妥善處理，讓他贏得傑出公關獎最佳發言人的殊榮。危機管理協會更邀請他前往演講、上課。

捷運公司的營運方向

捷運公司自民國80年開始籌備，迄今六年餘，不同於捷運局負責捷運工程的營建，捷運公司負責的是整個捷運系統的營運。捷運公司目前係由市政府與省政府各自出資組成的公營公司，但在國營公司陸續民營化的浪潮下，未來也極有可能走向民營化。雖然捷運是都市交通政策，民營化後可能因過度商業化而無法顧及某些公共利益的疑慮，但為了提高競爭力，民營化似乎是趨勢。

無論未來民營化與否，學長對於目前捷運公司的經營策略是較偏向民營企業的作法。他一方面強調線上服務是公司的本業，要求員工「以客為尊」，另一方面也積極舉辦活動，吸引民眾搭乘捷運以提高運量，擴大公司營收。在致力提升運量方面，發掘潛在乘客是重要工作之一。對於認為捷運不安全而不敢坐的人，捷運公司的作法是透過宣導及穩健經營的成果，來改變他們的觀念。此外，也有些人習慣搭乘熟悉的交通工具，對於不熟的系統沒有意願搭乘，對於這一類的民眾，捷運公司則舉辦一些有趣的活動，吸引其參加活動，發現其優點，了解之後便會搭乘捷運。另外，也會針對

交通運輸界的交大人



陳椿亮學長（右前一）任捷運局副局長時陪同經建會副主委參觀捷運木柵線

一些潛在的乘客進行促銷活動，例如此次淡水線捷運全線營運通車，便以比平常優惠的價錢，鼓勵民眾搭乘。

除了辦活動吸引民眾（包括那些不相信捷運、不熟悉捷運以及將使用捷運的潛在民眾）搭乘捷運，學長還希望將捷運站規劃為民眾的生活資訊中心，一方面提供民眾生活的相關資訊，另一方面也舉辦各式公益活動、展覽，例如淡水有許多古蹟、關渡賞鳥區及紅樹林區等，透過捷運公司的活動規劃介紹給民眾認識，提高民眾生活素養。

捷運系統究竟是否安全？

儘管捷運系統已經通車，捷運公司也努力宣導民眾多多搭乘捷運，但究竟捷運是否真的安全？恐怕是民眾最關切的問題。實際參與捷運系統體檢過程的學長表示目前的捷運系統是經過精密的測試，通過捷運局的審核並符合國家標準，在安全上應無疑慮，最大的問題是在於民眾的信心。

台北市長陳水扁上任後，要求對捷運系統做一番總體檢，若檢驗不合格便撤除整個系統。學長舉了幾個體檢時的小故事，讓大家對捷運系統的安全性有更多的了解及更大的信心。例如在復興南路、和平東路有一個90度的轉彎，雖然捷運系統有ATP自動保護裝置，但如果ATP（Automatic Transportation Protection）裝置故障時，這個轉彎是否會造成翻車？體檢時便將ATP裝置拆除，實際測試是否能通過彎道，最後當然是安全通過檢測。也有人問，如果捷運電腦系統故障怎麼辦？實際測試結果，第一次電腦當機，花了11天才修復完成，這當然是不合格的，第二次再檢測，則花了7個小時，但仍然沒有通過檢測，到了第三次只需要花十多分鐘就修復完成，才算真的通過檢測。通過層層體檢的捷運，才正式營運通車。

至於馬特拉系統火燒車事件又是怎麼一回事？學長表示，馬特拉系統是經過評估後最理想的一個系統，它原本設計是兩節車廂，但馬特拉公司為了配合我們的運量，

主題探討

才把系統改成四節車廂，不料卻因為技術上的盲點，而導致火燒車事件的發生。原來系統本來的設計是一種曲向安全設計，也就是當系統發生任何故障時，會進入停駛的安全狀態，系統會全部煞死，只有重新再啟動系統才會繼續行駛。但在改成四節車後，前兩節與後兩節間的連結不良，便可能造成後兩節停駛，而前兩節卻繼續前進的狀況，前兩節車廂拖著後兩節不動的車廂，摩擦力便導致火燒車。發現這個技術上的盲點後，捷運局便補強兩節與兩節間的連結，此外更在輪胎邊裝設偵查裝置，測量溫度，以防輪胎燒起來。從這些例子，我們相信捷運系統的確是通過各項安全檢測，安全上應無疑慮。

從台北捷運經驗看台灣捷運的未來

台北捷運木柵線與淡水水線均已通車，一路走來雖歷經滄桑，卻是台灣地區目前唯一成功的捷運經驗。至於台灣其它地區發展捷運系統的遠景如何？學長表示，由於台北屬於盆地，地質環境比較不好，台灣其它都會區地情況均較台北地區為佳，因此，捷運施工會遭遇的難處應較少。但人口稠密則是台北建設捷運的最大優勢，目前台北有五百多萬人口，未來可能達到八百萬人口甚至更多，這樣的人口數可以讓捷運系統的運作維持在幾近自給自足的狀態。相較於台灣其它人口較少都會區，諸如高雄地區的一百二十萬左右的人口，運量情況是否可以負擔財務是必須面對的問題。但儘管財務負擔可能很重，一旦建設完成，諸如道路擁擠、空氣污染等問題都可獲得解決，因此還是值得推動，而建立輕型捷運系統或輕軌捷運(用傳統鐵路或是與汽車共用地面)都是可減輕財務負擔的可替代方案。

對「交通運輸」領域學生的建議

除了談捷運，學長也根據他在交大授課多年觀察，及他豐富的實務經驗，談及他對「交通運輸」這個領域學生的一些建議。他發現由於交大創校最初主要以處理交通問題，以及從事交通方面的研究發展為主，在台復校後，雖不再僅以交通為唯一發展方向，但在教學、研究方面，仍以應用為主。在這種學風薰陶下，學生在研究方面也較務實，且在進行研究時也都會互相支援。學長認為交大運輸相關科系的學生，在實務方面的訓練已具成效，但在求學過程中仍應多充實理論基礎，理論與實務並用。此外，學長認為交通這個領域的最大特色是跨部門的工作，因此，他特別強調科際整合的重要性，尤其學交通運輸的學生更不能忽視。

以運工管系為例，學長認為運工管系的學生除了要學習交通方面的知識，也需涉及管理的知識，畢竟從事交通工作一段時間後，必然會牽涉管理工作；計算號誌系統紅綠燈亮的時間及了解不同車輛的性能如電聯車、捷運系統等則需機電方面的知識。因此，學長建議在交通領域上，要多涉獵管理、機電、機械等多方面的知識，因為交通運輸是科際整合的學門。

至於學生畢業後的走向，學長表示除了可朝政府部門發展外，在規劃部門方面，可以在交通部的運輸研究所從事研究或政策規劃工作；若透過國家考試，交通行政人

交通運輸界的交大人

員、交通工程技術人員等，都是朝政府部門發展的很好途徑。透過甄選，也可到捷運局、高鐵局、國道興工局等服務；此外，由於很多交通建設都將採BOT模式，因此民間也會需要大量的交通人才，前景可說相當看好。尤其中山高速公路完成後，交通便一直在轉型，由中山高速公路到第二高速公路，高鐵也將開始建設，都市中的快速道路系統和捷運系統，交通方面的人才需求會越來越高，這些需求可以引導學生做更多的選擇。



陳椿亮學長全家福

陳椿亮小檔案

陳椿亮，高雄市人，在台大土木工程研究所交通組取得碩士學位後就一頭踏入本校初創的運輸工程研究所(後更名為交通運輸研究所)，擔任研究與教學工作。

民國七十六年本校郭前校長南宏榮任交通部長時，陳先生被徵召擔任機要秘書，民國七十八年轉任台北捷運局第一處處長，負責規劃工作，後升任副總工程師、主任秘書、副局長，直到八十六年十月調任台北捷運公司總經理。學長因為工作表現，從民國八十二年連續獲重大工程建設楷模、台北市模範公務員、台北市優秀青年、優異發言人傑出公關獎，及中華民國道路協會八十六年年度獎章等獎項。