訪行政院秘書長 陳威仁

談「市政建設之擘劃、推展與領航」

整理：吳嘉文 ▫ 攝影：蔡嵐琦

壹、前言

從臺灣省政府、地方政府到中央政府，陳秘書長的工程與都市計畫專業總是首長們心目中最佳的的輔弼人選，陳秘書長最令人印象深刻的是官場上少數口才與溝通能力俱佳的工程人才，也與媒體互動良好，歷任各式公職均鮮少出現負面評價。

陳秘書長畢業於國立成功大學都市計畫系，美國華盛頓州立大學碩士、文化大學博士。歷任前臺灣省政府副秘書長、臺北市都市發展局長及工務局長、臺北縣副縣長、交通部常務次長以及臺北市副市長等。因為具有都市計畫及土木工程等學識專業背景，總統馬英九在擔任臺北市長時，特延攬擔任都市發展局以及工務局長，跟隨馬總統的時間長達七年，他不只是「老市政人」，更曾三度進出臺北市政府匡扶市政建設。

陳秘書長個性圓融、口才良好，具有絕佳的溝通協調能力和相對柔軟的身段，善於調和鼎鼐各方歧異；藉由本次專訪的機會，在輕鬆愉快的氣氛下，陳秘書長暢談其豐富的市政經歷，並如數家珍細說臺北市的都市規劃、基礎建設以及對於未來市政的期許。

非常感謝陳秘書長在百忙之中慨然接受訪談，與談氣氛適意自然、如沐春風。

貳、訪談紀要

問：秘書長歷任臺北市政府要職，擔任各項市政建設重要推手，於都市發展局時期之施政主軸及整體規劃構想為何?有哪些案例是您印象深刻的。

答：本人服務臺北市政府前後共計約11年時間，期間因職務調動因素曾經三次進出市府，最初是在81年10月擔任臺北市工務局都市計畫處副處長，隔年組織獨立為都市發展局升任副局長；之後在84年轉任臺灣省政府服務，87年底個人尚任職於省府副秘書長兼新聞處長時期，馬總統(時任臺北市長)邀請進入臺北市政府服務，惟初期本人並未應允，主要原因是當時馬市長的競選白皮書最重要的重點工作是「都市更新、翻轉軸線」，這觀念是對的，但主要內容著重在整建住宅(全臺北市約15,000多戶6~12坪住宅改建)，與我的理念尚有些許不同，考量恐無法發揮個人所長僅得婉拒。之後馬市長直接與我溝通，並同意以我的理念來推動市政，於是便允諾進入市府都市發展局服務。

進入都市發展局後第一個重要工作就是都市更新，但我的理念不僅限於舊房子翻新，而

是著眼於都市振興，因為如果僅就老社區的舊房子改建更新，而未針對整個社區體質去改造是無法成功的。也感謝馬市長的支持，同意我針對臺北市西區的萬華、大同等區編了60幾億元的都市振興計畫，其中包含了拆除雙園橋、西園橋以及和平西路陸橋以利都市縫合、增加一些新的公共設施如12號公園、西門徒步區等，並且辛苦的拆除了西門市場以及理教公所等老舊違章社區。另外，西門町徒步區也是在我任內完成的，執行之初也曾遭遇業者反對的聲音，必須一一溝通協調；而在徒步區完成之後，為了重振沒落的西區，在文宣上分別喊出了戲曲(或服飾)、美食及古蹟等宣傳口號來吸引逛街的人潮。

西門市場　一個歷史性場所的更新行動，往往牽動該場所歷史延續的課題，以及未來願景的想像

西門市場因老舊髒亂面臨拆除，執行時曾遭遇嚴重的民眾抗爭，主因是拆遷補償的問題，因攤商僅有使用權致無法參與補償分配，也因為我們想效法美國波士頓昆西市場模式進行改建，但因與攤商理念不同而無法順利推動。但危機也就是轉機，恰因當時古蹟保存的理念盛行，西門市場遂有列為古蹟保存的聲音，由於本案牽涉到歷史保存議題，加上攸關眾多攤商權利的協調與配合，種種因素影響之下，使得西門市場於更新及再利用過程中不斷的受到妥協、牽制、角力與改變。

一個歷史性場所的更新行動，往往牽涉動該場所歷史延續的課題，以及未來願景的想像。所以，我們首先必須對該地長久以來的地景變遷有相當程度的了解，並應綜整考量政治、經濟及社會文化的條件，以勾勒出該地區再發展的可能方向。整個空間再建構的過程，都牽涉到公部門、開發商、業者及市民的互動過程與成果，也決定了未來新地景呈現的樣貌。

有九十多年歷史的臺北市西門市場於九十年拆除
(相片來源：中央通訊社)

萬華406號廣場(原理教公所)歷經違建拆除及火災蹂躪後，經整理綠化後，蛻變成為具文化意涵的綠地廣場。

理教公所　將古蹟融入公園設施，兼顧古蹟保存與廣場使用

都市更新第二個我記憶深刻的例子是理教公所，理教公所面積約0.9988公頃，土地使用分區大部分是商業區(商四)，權屬大部分為國有土地，僅少部分私地，原來是日本「西本願寺」的舊址，政府播遷來台後，由第六軍團進駐使用，周圍空間則遭攤販佔用，致使理教公所附近地區生活景象紊亂。64年發生火災，燒毀部分屋舍後，該地區更逐漸遭違建戶佔用達222戶，由於建築物多年久失修且均屬非防火構造，加上巷弄彎曲狹窄，毫無防災應變能力可言，公共安全堪慮，另外，公共衛生方面都必須靠公廁使用，生活品質低劣，理教公所附近地區成為都市頹敗空間，亟需改善。

國有財產局原擬標售該區土地，但附帶條件是必須同時處理住戶拆遷安置問題，因此數度流標無法賣出。我在擔任都市發展局長時即已構思處理的對策，而在工務局長任內予以拆除執行，將商業區(商四)變更為廣場用地並予撥用，地上物拆遷則以「臺北市拆遷補償辦法」補償並給予拆遷獎勵金；以當時環境所發

放的補償金可到臺北縣三重或永和等地購屋置產，因此執行過程非常順遂。

考量市府在「翻轉軸線」的各項政策已逐漸落實，包括中華路林蔭大道、捷運板南線、愛國路橋拆除（桂林路段）、西門徒步區、西門市場、中山堂、電影主題公園、祖師廟、青山宮及龍山寺等重大更新建設，本區已逐漸轉化為西區的核心區，在附近地區缺乏大型開放空間、基地都市定位需求、提昇當地商業氣息及關懷當地居民生活品質，特別將中華路1段、貴陽街2段、西寧南路及長沙街2段所圍的街廓範圍，由商業區變更為廣場用地，面積8,623平方公尺，該都市計畫案並於民國94年1月18日發布實施(「變更臺北市萬華區中華路理教公所附近第四種商業區為廣場用地計畫案」)。

本地區為臺北市西區重點區域且為兼顧其永續性的發展，廣場的規劃係採公開競圖方式辦理，以提供老舊地區最優質的設計。廣場的用地起初先行簡易綠化，提供市民廣大的休閒空間，後來也規劃史蹟導覽區，展示地區歷史發展。

大理街(糖廍里)　為臺北市首宗採取「容積調配」機制的都市計畫變更案，是非常理想的都市更新方式

大理街都市更新的第三個例子是大理街-糖廍里，「糖廍」顧名思義是指糖廠，早期有鐵路載運甘蔗到糖廠製糖，後來製糖事業逐漸末落，糖廠及鐵路周邊逐漸形成住宅聚落。臺糖公司計劃將該區整建為住宅區出售，其中有塊土地臺電公司打算蓋變電所，但遭致民眾強烈抗爭。這件事發生在接任都市發展局長不久後，於是本人便代表市府與居民溝通，協調過程令我非常感動，因為其中有大學教授、市場攤販等社會各階層人士，大家卻有一致的信念，那就是共同為社區努力打拼，因此我決定幫助社區居民解決問題。

我特別請同仁清查臺糖公司在臺北市其他地區是否還有土地，清查後果然發現臺糖在文山區等地尚有土地，土地使用分區是住二，位置在國道 3 號木柵交流道附近博嘉里，面積約1公頃。因此我構思一個辦法，將臺電原本欲蓋變電所的土地(約600多坪)，由住宅區變更為公園，並協調臺糖公司將開發容積移轉至木柵。主要的思考是臺糖公司賣土地、出售住宅，並無法永續顧及員工生計；因此，將土地使用分區變更為商一，可由臺糖公司開發為員工訓練中心、餐廳等多目標使用，永續經營。

之後在都市計畫變更的過程中，先通過臺北市都市計畫委員會，但提報至內政部都市計畫委員會專案小組時，不同意容積移轉，經本

新北市「追風廣場」，原來是菸酒公賣局的土地，面積約四千多坪，精省後由中央接管，後來因應新板橋車站特定區規劃，列為特專二用地；當時並向國有財產局商借這塊土地，闢建為臨時性的直排輪場地，並取名為追風廣場。

人向小組委員說明都市發展「應以開發總量進行管制，且為容積調配非容積移轉」的觀念，終獲委員認同而通過，為臺北市第一個容積調配的開發案例。本案例將原來臺糖大理街倉庫的容積率，調配移轉至臺糖位於文山區的員工訓練中心大樓，一來未損及臺糖權益，二來，大理街得以進行都市更新，是非常理想的都市更新方式。

追風廣場　另一有關容積調配的案例是新北市「追風廣場」，原來是菸酒公賣局的土地，面積約四千多坪，精省後由中央接管，後來因應新板橋車站特定區規劃，列為特專二用地。前行政院長蘇貞昌擔任臺北縣長時，向國有財產局商借這塊土地，闢建為臨時性的直排輪場地，並取名為追風廣場。

這塊土地原本是商業區，國有財產局計劃標售土地，但因鄰近區域容積放寬比例太高，並不適合作商業區開發，且因位處板橋火車站前方，故由本人擬議將之變更為帶狀鄰里公園，而原容積則調配於他處使用，保留給新北市民良好的休憩綠地與都市之肺。

社區規劃師　激勵空間規劃專業者走入社區，並與社區結合；做為政府與社區之間在公共空間議題上溝通的橋梁。

如前面所談，在都市發展局期間做的第一件事就是都市更新，包括以都市計畫手段解決理教公所拆遷補償問題、大理街-糖廓里缺乏公共設施問題，這些地方目前環境變得非常好，也是居民參與社區改造非常好的例子。除了前面幾個例子外，還有大同區的茶葉公園、戲曲公園等，透過體質的改造吸引經濟的發展，讓社區自然發展起來，這讓我非常的自豪。

還有讓我感到自豪的事是創設了「社區規劃師」制度，原本的名字叫「社區建築師」，因部分人士反對而改稱社區規劃師。社區規劃師產生的緣由其實有段歷史背景，在張景森先生擔任臺北市都市發展局長時期，曾推動社區總體營造，希望藉由社區發展協會進行社區環境改善工作，但因若干因素而成效不彰。因此本人尋求專業進行溝通與推動，提升執行品質與效率，這就是社區規劃師的由來。

這個制度建構的基礎，在於激勵空間規劃專業者走入社區，並與社區結合，期望藉由具有奉獻熱誠、熟知地區環境情境的社區居民團體與空間規劃專業者併肩合作，發揮社區營造經理人—「社區規劃師」與社區營造參與者—「社區發展組織」的角色功能。社區組織可藉由社區規劃師制度所提供的各項教育訓練、專業諮詢、地區環境診斷及專業規劃設計等工作，形成整體的社區營造機制以及增進社區自我規劃能力，進而永續提昇社區生活環境品質，為都市發展的成長持續注入動力，實踐社區總體營造的目標。

「社區規劃師」的基本特質，必須具備有環境空間的專業背景，並具有服務社區的精神，是一具有榮譽特質的角色。此外，社區規劃師所扮演的角色是做為政府與社區之間在公共空間議題上溝通的橋梁。為維持其角色功能的自主性並保有專業價值觀，故其專業職能與素養的發揮，應在於處理「公共空間」的議題範疇，而非處理私人或營利屬性的事務。因此，社區規劃師應本其專業職能，協助地區居民與弱勢團體進行環境改造工作，提出公共開放空間的環境改善建議；在其角色扮演上，與公部門的規劃單位存在著時而競爭、時而合作的微妙關係。因此，就長期而言，「社區規劃師」制度的精神應繼續深植在專業領域並融入市民生活之中；所以，鼓勵具有「社區規劃師」服務熱忱的專業者自行運作，與地區居民在一起實踐其對於改善社區生活環境品質的專業理念，與公部門共同維護環境正義，應屬適當而可行的方向。

(左1) 王炤烈總工程師 (左2) 張荻薇副董事長 (中) 陳威仁秘書長 (右3) 李元唐副總經理 (右2) 魏雲魯協理 (右1) 吳嘉文經理

問：在臺北市政府工務局服務期間曾推動那些重要的市政建設?以及印象深刻的事件。

答：在都市發展局1年7個月後，馬英九市長擬將我調至工務局，本人以在都發局任內尚一事無成，故未應允。後來經過1年，馬市長再次提出調任要求，因為當時臺北市有幾個工程推動得並不順利，例如復興北路車行地下道工程停擺、小巨蛋工程招標不順、兩湖清疏發生弊案、大直橋鋼筋品質不符需求、信義快速道路延宕、12號公園包商倒閉等，於是遵令臨危受命接任工務局長。以下的幾件事，是我記憶較深的：

納莉風災　是危機也是轉機，凝聚了工務局同仁的向心力；充分展現互相協助、同心共濟的團隊精神

在工務局共計4年7個月時間，納莉風災的發生是危機也是轉機。納莉颱風發生在民國

90年9月17~18日，也是我剛赴任工務局三個月時，9月17日晚上，原通報陳水扁前總統將視察磺港溪，所以本人先行前往該溪巡視，恰遇磺港溪發生溢堤導致淹水情形嚴重，回程時驚險萬分。當晚南湖大橋也因堤防尚未完成便首先發生河水侵入的淹水情形，臺北市當時有多處發生嚴重淹水情形，有人怪罪玉成抽水站沒有發揮功能，其實這是誤解。也還記得　貴公司當時也正進行環東快速道路的施工監造，亦協助市府勘災搶救。

為何說納莉風災是危機也是轉機，當風災發生後不久市區到處淹水情形嚴重，抽水機揚程不足，於是工務局利用災害準備金緊急進口數台口徑及馬力均大的抽水機來因應抽水需求。我連續兩個星期以局為家，每天除回家換上乾淨的衣服之外，大部分的時間都待在辦公室。辦公室停電期間購買蓄電池供電，而為了處理風災善後事宜，強勢邀集工務局轄下各處室主管商議，更要求人事室及會計室等單位亦應同舟共濟，協助辦理後勤支援任務如送水、送便當等事宜；工程單位的分工則是新工處負責北區、養工處負責南區、衛工處負責地下道、公園處負責路樹及路燈的清理，此外還有建管處等單位負責不同的任務。災後復員期間各項重建事務千頭萬緒，高達數百件工程在同仁群策群力之下，花了大概1年時間便全部完成，市容恢復的速度非常快。

納莉風災是我接任工務局後發生的第一件大事，在這次災後處理上我也發現工務局同仁充分展現互相協助、同心共濟的團隊精神；風雨生信心，危機亦轉機。

沙包的故事　由賽洛瑪颱風開始，防颱沙包成為政府機關防颱標準作業程序

另一件有趣的事是，9月17日納莉風災過後不久，時間大約是9月24日，某電視新聞氣象主播預告馬市長，即將又有一個命名為賽洛瑪的颱風會侵襲北臺灣，其雨量將更甚於納莉颱風，必須做好防颱萬全準備。馬市長急切問我該如何因應?由於納莉風災才剛發生不久，市況百廢待舉，實無足夠器材物資及妥善因應對策，於是勉強提出土法煉鋼的方法，利用沙包來防堵水患，由市政府製作沙包免費提供市民使用。當時分三處製作及供應沙包，第一個是迪化污水廠工程、第二個是臺北車站站前廣場地下街、第三個是瀝青拌合廠。為了製作足夠沙包，要求養工處及公園處派遣人力採兩班制全力趕工製作以應付臺北市廣大市民的需求，這其中甚至有遠從汐止來的居民。從此開始，每逢颱風地方政府防颱製作沙包，便成為政府機關因應防颱之標準作業程序。

陳威仁秘書長述說著當年納莉風災是接任工務局後發生的第一件大事，在這次災後處理上發現工務局同仁充分展現互相協助、同心共濟的團隊精神；風雨生信心，危機亦轉機。（相片來源：中央通訊社）

騎樓整平　塵封的崎嶇過往，騎樓整平不僅是為了行人行走安全，也是為了讓臺北市變得更漂亮

在工務局時期第三件我值得一提的事是騎樓整平，印象中臺北市當時做了80餘萬平方公尺的人行道改善，所花費的工程費很高，但完工後人行道卻是停滿機車，行人被迫行走在崎嶇不平以及違規佔用的騎樓裡。因此，本人建議馬市長進行騎樓整平的工作，但騎樓整平工作推展並不容易，因為騎樓屬於私有空間，並無法源可由政府直接發包施作，必須先取得居民的同意。由於附近店家對保有騎樓使用權的觀念一時很難改變，對於施工方式、工期、選材等也提出非常多的疑問。但我們仍克服萬難，選定敦化國中及桃源街局部路段試辦騎樓整平工作，由於施工品質佳、圖案細膩優美，深獲鄰里居民的好評；之後並邀請其他里長前來考察觀摩，請里長回去廣為宣導及協調居民，如有需求及達成共識，市府便協助進行施作，因此臺北市推動騎樓整平工作大獲各界好評。

推動騎樓整平，不僅是為了行人行走安全，也是為了讓臺北市變得更漂亮。老舊社區因騎樓整平而煥然一新，甚至帶動房地產增值，真可以說是一舉數得。騎樓整平解決了以往行人在騎樓常常遇到的通行障礙及危險，創造一個更友善的行走空間，也打造優質美觀的商店步道，讓市容更整齊美麗。

運動中心　平民的亞歷山大運動會館，引導市民就近運動，培養良好的健身習慣

另一件事則是延續我在都市發展局的想法-運動中心，運動中心原預定稱為「健康中心(Health Club)」，但由於臺北市轄各區衛生所已改名為健康中心，為免混淆，所以便將名稱改為運動中心。運動中心建立的緣由是因為民國88年(當時任都市發展局長)，我陪同馬市長參訪澳洲雪梨奧運場館，回來後馬市長希望儘速建造大巨蛋，但因大巨蛋選址問題複雜，短期內不易完成，而且市民運動與休閒之空間不論在質與量均已嚴重不足，為引導市民可就近運動，培養良好的健身習慣，經過評估後，我建議馬市長在十二個行政區蓋運動中心(小巨蛋)，即平民的亞歷山大運動會館，可配合推動全民運動達到強化市民體能之目標。

我於是請都市發展局同仁在十二個行政區選定運動中心場址給教育局，但推動進程很慢；後來在我調任工務局之後，相關業務移轉至工務局便積極推動，第一個完成的是中山區的運動中心，在一年內完成(地下二層、地上五層建物)，開幕時來了三仟多人，市民反應良好，之後便在各區陸續完成運動中心，最後

中山運動中心對外營運後，帶給市民一個休閒健身的室內運動廣場新去處。

完成的是文山區運動中心。

復興北路地下道　工程延宕停擺，在符合法令的前提下，尋求對各方最有利、可行的條件進行協商，得以繼續推動工程

在任職臺北市政府工務局長期間，印象較深及懷念的工程建設還有復興北路地下道工程，它是一條穿越松山機場的地下道，連結臺北市復興北路和大直橋，是世界上少數在營運中的機場跑道地下進行施工的案例。由於地下道兩側引道所連結的道路條件限制，地下道結構距離跑道的垂直距離最近處僅有四公尺。為了降低施工產生的震動幅度，避免機場跑道陷落，施工單位使用「管幕加結構涵體無限自走工法」（Endless Self Advancing Method，簡稱「ESA工法」；俗稱「毛毛蟲工法」），這是一種引進自日本的施工方式，每天的進度僅有0.5~1.0公尺左右，工程困難度極高。

但它的重點不是工程技術困難的問題，而是協調工作，當時工程停擺，原本的地下道出口是在五常街，原為雙孔隧道，之後為現在的方案，但民航局不同意，原因是施工時可能將影響松山機場滑行道，且附近居民反對聲浪也甚大，致使協調工作困難重重。

復興北路地下道工程因前述因素倒致工期延宕、保險到期，並且當時又適逢美國發生911事件，工程保險費用因而大幅提昇，造成保險公司投保意願不高。為了解決這個問題，除了積極與民航局就工程技術問題協調溝通取得共識外，另外就工程保險的問題與承包商及保險公司，在符合法令的前提下，尋求對各方最有利、可行的條件進行協商，例如減少保險項目以節省保費、保險責任分攤等，最後在各方的努力之下，復興北路地下道順利在95年11月通車。

其他重要的工程建設　信義快速道路、堤頂大道及洲美快速道路…

任職臺北市政府工務局長期間，其他幾項較重要的工程建設，有信義快速道路、堤頂大道及洲美快速道路等。

信義快速道路　提供信義區與高速公路系統之間的連結外，也具有聯絡信義區與木柵、深坑等地區通勤的功能。道路南起文山區木柵路，經北二高萬芳交流道後，以雙孔隧道穿越拇指山區，經聯絡高架橋銜接，再往北穿越象山山區，到中強公園東側接信義路五段九十一巷口為止。是雙向各三車道的快速道路，包括約1,400公尺的文山隧道、105公尺的聯絡高架橋、990公尺的象山隧道及南北引道，全長約3.2公里。

堤頂大道　北起內湖路一段，往南經過明水路、港墘路、國道1號中山高速公路及民權大橋後銜接麥帥二橋，提供內湖區快速經由麥帥二橋、正氣橋往市民大道高架及基隆路進入市區的管道。

洲美快速道路　特別一提，本道路是 貴公司所設計監造的，在大家的共同努力下，除了順利克服基隆河地質變化大的困難，完成跨河橋梁的基樁施作外，更為了能夠早日通車，大膽而謹慎的以國內橋梁工程首次採用的上、下部結構同時施工方式(簡稱雙順打工法)，有效縮短施工時間，提早提供了臺北市南區及中心區與北投、淡水地區間的便捷交通孔道，也有利於沿線社子、洲美地區與關渡平原等開發計畫的推動。

此外，在民國90年接任工務局長的那一年，正值環東大道及正氣橋的雙層高架橋完工通車，連結了市民大道高架橋及堤頂大道，成為臺北市唯一貫穿市中心的東西向快速道路系統，提供臺北市區與內湖、南港及汐止間快速便捷之道路交通，並且有效紓解基隆路及南京東路的車潮。也要再一次感謝 貴公司對於市府的協助。

環東基河快速道路

道路養護工作委外管理　從自辦消極的目視巡查到委外管理廠商積極自訂品管要求

另一件在工務局值得一提的是道路養護工作委外管理，原本工務局道路維護管理作業，仍停留在消極的目視巡查與一般的清理養護，對於道路設施功能的折損，多是採取被動的維護作業(也就是「壞掉再修」的維護策略)，因此原本道路養護工作問題很多而且維護成效不彰，時常接獲民眾通報坑洞及填補不平問題，影響道路行車安全甚鉅。

因此為提升道路養護品質及效率，便思考將道路養護工作委外管理，並選定基隆路一、二段路段做為實驗道路，也就是松隆路至汀州路之間。作法是統計該路段前一年度養護的成本當作委外費用的底價，請廠商自訂品管要求，經數年執行檢討，委外成本及效益均較自辦為佳，截至目前為止，工務局道路養護工作仍委外管理。

自然生態公園及人性化公廁　形成以生態基盤及人性化設計為開發概念的區塊

富陽自然生態公園　談到公園，公園過去給人家的印象是存在有很多人工設施物，政府花費了很多預算，但並未獲得民眾的認同；為了改善這個問題，富陽自然生態公園是我創造第一個用統包的方式來做公園設計及施工的一個例子。

富陽位於臺北市大安區富陽街底，鄰近臥龍街、和平東路及辛亥隧道。西側與福州山相鄰，向東可連接四獸山，北二高臺北聯絡道由其南面穿過。日據時代是軍事彈藥庫，政府遷臺後繼續沿用，到民國77年駐軍撤出，期間一直是管制森嚴的地區。今日園區內有多個凹谷，是當時彈藥庫及軍需建築的遺址。由於過去屬於軍事重地，管制森嚴，園區內環境受到人為干擾與破壞程度較少。臺北市政府於89年8月31日公告都市計畫變更為公園用地，規劃構想以自然生態保育為重，以極低度的開發方式，加強環境生態教育宣傳軟體，提供大臺北地區一個戶外生態教學場所，形成臺北市第一座以生態建設為開發概念的綠色區塊。

「富陽自然生態公園」是臺北市第一座真正的森林公園，是都市中珍貴難得的綠寶石，是一個結合政府、企業與民間團體的環境教育場域，讓這處珍貴生態體系能永續存留，使得我們以及後代子孫都能領受來自自然的喜悅。

陽明公園廁所　另外談到公共廁所，公廁是我們生活中不可或缺的必要設施，在街上逛街、在公園散步，甚或在車站搭車，難免大家都有過急需上廁所，以疏解一時生理需要的

富陽自然生態公園是陳威仁秘書長創造第一個用統包的方式來做公園設計及施工的例子

經驗，而往往卻因為公廁的髒亂，臭氣薰人，而滿腹的不快、甚至不堪使用。公廁一向被認為是髒臭，不安全的代名詞，如何破除這種印象，這是極需大家一起來關心，共同努力改善的大問題。

當時陽明公園的公廁也存在同樣問題，於是便邀請建築師與營造廠合作採統包方式來改善陽明公園的三處公廁，建築師採用人性化公廁的設計準則，以觀察、記錄、分析及統計，尋找民眾如廁的基本行為模式及行為法則，如男女上廁時間比、公園內公廁使用率等作了長期多次的調查，尤其針對行動不便與女性使用者上廁時之各種需求，確實了解他們上廁時的困擾，作為公廁設計的遵循依據。在實際設計內容上如行動不便廁所獨立設置於男女廁所之外，以便異性協助者可一同進入，設置更衣台(或置物台)、升降踏板，以利女性使用者因月事須更衣時利用等。

陽明公園廁所完成後受到相當的矚目，媒體也多次報導宣揚，後來中國石油公司的加油站附設廁所也與這位建築師合作。

問：您曾提到三進三出臺北市政府，以及接任行政院祕書長時媒體對您評語是”非常善於溝通跟協調”，就這點來說，請您談談自我的評價，以及對臺北市市政未來有何期許?

答：媒體說我善於溝通跟協調，其實是大家給我的美譽，我是很喜歡跟人家溝通。因為工程最重要是團隊合作，一個人不可能獨自成就工程與事業，所以像前面所提到的工程，都絕對不是我一個人的功勞，而是所有參與者的；包括市府同仁、規劃設計及監造團隊、還有負責施工的營造廠商等，大家所共同努力的成果。過程中我也學到很多，例如說前面所提到的運動中心，從第一代的中山區運動中心到最新一代文山區運動中心，越做越好、越來越進步，例如做到乾濕分離以及良好的動線規劃等。

有關對於臺北市政建設的期許，基本上來說臺北市的硬體建設已相當完備，當然還有部份快速道路系統尚未全部完成，然而目前尚未完成的路段預期將來會是越來越難推動了，例如環河北路高架。但是從臺北市整體的快速道路路網完整性來說，的確是存在些許缺憾。

臺北市政未來要推動的重點應該是在交通管理，例如在捷運路網完成以後，應多多推動公共運輸服務以及綠色交通(如自行車道及人行步道)，並且透過收費或停車的管理來逐步減少進入臺北都會區的汽機車數量，大幅度降低機動車輛的使用率，如此臺北市才稱得上是國際都市。

YouBike帶給都市交通便利

對於後續工作接任者的建言，我希望未來的工程能重視永續與環保的概念，並且應強調美學。過去臺北市有些工程的細膩度不高，用色也不佳，例如信義快速道路的隧道機房就蓋得很醜，因為美感是要用心去建立的。用路人來來往往，如果有一個優美的道路空間環境，行駛在其上的用路人心情也自然會是愉悅的。第二個建言，就工程推動來說我們的程序其實

還是存在有些問題，從規劃、設計到施工，如何貫徹價值工程的理念非常重要。價值工程的導入及運用是在越前期的規劃作業階段越有效，但是這個部分我們往往做得很少，主要原因我想是規劃、設計階段的時間太短或經費不足，並沒有充分的經費做必要的調查研究，也沒有足夠的時間進行充分的溝通與討論，然後又為了拼績效便急就章的進行後續工程，便產生了許多施工階段以及工程品質的問題，我想這個問題是亟待改善的。

後記

承蒙　陳秘書長於百忙之中撥冗接受本次專訪，從市政建設之擘劃與推展的訪談主軸，暢談在市府任職都市發展局時期之施政主軸及規劃構想、在工務局服務期間曾推動重要的基礎建設，以及對於臺北市未來市政的期許與建言。

訪談中可充分感受到陳秘書長圓融豁達及隨和的個性，在其爽朗的笑聲之下傳遞著他對都市發展的堅持與期待—未來臺北市不管是都市更新、永續與環保政策，不能有過去用單一獨立區塊來規劃的封閉思維，而要有新的方向及宏觀的願景，臺北市、新北市雙子城的合作是跨域加值的，應該朝永續、樂活的都市發展目標前進。

(左1) 魏雲魯協理 (左2) 李元唐副總經理 (左3) 張荻薇副董事長 (右3) 陳威仁秘書長 (右2) 王炤烈總工程師 (右1) 吳嘉文經理