

## 調 查 意 見

二、交通部民用航空局於東部花蓮機場歷年來共建置 7 件公共藝術，興建經費 1,662 萬餘元，然臺東機場迄今僅建置 1 件公共藝術，興建經費 120 萬元，上開兩機場均係東部對外重要門戶，其有關公共藝術建設顯有失衡；另松山機場為首都重要機場，惟迄今僅規劃建置 2 件公共藝術，計畫經費 276 萬餘元，其挹注金額相對偏低，僅及花蓮機場之 1/6，究國內機場公共藝術設置經費及其規模如何合理分配，應切實檢討改進：

- (一)本調查小組於 102 年 11 月 26~27 日赴東部地區現地履勘，針對「機場設置公共藝術之必要性、規劃考量、維護管理」部分，據交通部民用航空局(下稱民航局)說明略以：「機場為旅客進入城市或地區第一門面，公共藝術設置不僅能強化空間的特質，更展現該城市或地區文化藝術的性格及美學表現，因此機場設置公共藝術，實有其必需性及必要性。本局依機場之地理位置、在地文化及地方特色予以思考及發想，並能與當地產業特色結合之方式，辦理公共藝術。如臺東及花蓮二機場，即依前項原則，邀請當地原住民藝術家為藝術創作者；另為強調花蓮礦石產業與石雕藝術之特色，以公開徵件取得優秀石雕藝術作品。有關後續維護作業，因目前所設置的公共藝術作品大多使用『易維護』及『易清潔』之材質製作，各航空站亦依維護手冊進行維護。」
- (二)惟查，民航局歷來於花蓮機場共建置 7 件公共藝術（包括：UTSUROHI、飛揚站立的勇士、洄瀾之門、福爾摩沙主題的覺醒、心航、見山又是山、千變萬

化)，建設經費共計 1,662 萬 7,000 元，然臺東機場迄今僅建置 1 項公共藝術(穹蒼)，建設經費 120 萬元。兩者相較，臺東機場與花蓮機場有關公共藝術建設案件比例為 1:7，建設經費比例為 1:13.85，由上顯見臺東機場有關公共藝術建設件數及經費均偏低，應儘速研謀改善。

(三)另查，松山機場為我國首都重要機場，惟迄今僅規劃建置 2 件公共藝術(目前僅於規劃階段，尚未建置完成)，計畫經費 276 萬餘元，其挹注金額相對偏低，亦應切實檢討。以上凸顯，國內各機場有關公共藝術設置經費及規模，並未衡酌各機場所在地理位置及其重要性，以致發生首都機場(松山機場)公共藝術建置經費卻僅及地區機場(花蓮機場)之 1/6 之不合理情形。

(四)據上，民航局於東部花蓮機場歷年來共建置 7 件公共藝術，興建經費 1,662 萬餘元，然臺東機場迄今僅建置 1 件公共藝術，興建經費 120 萬元，上開兩機場均係東部對外重要門戶，其有關公共藝術建設顯有失衡；另松山機場為首都重要機場，惟迄今僅規劃建置 2 件公共藝術，計畫經費 276 萬餘元，其挹注金額相對偏低，僅及花蓮機場之 1/6，究國內機場公共藝術設置經費及其規模如何合理分配，應切實檢討改進。

三、交通部臺灣鐵路管理局所經管「特等」及「一等」車站總計有 30 站，然該局迄今僅於七堵、松山、萬華、板橋、竹南、斗六、新左營等 7 個「一等」車站建置公共藝術，至於臺北、臺中、高雄、花蓮等 4 個「特等」車站，則以渠等車站係公共藝術設置辦法施行前所興建為由，故未建置任何公共藝術。凸顯該局就所經管各等級車站，並未審慎評估其重要性及環境空

間需求，適切建置相關公共藝術，顯有未洽：

- (一)按 81 年 7 月 1 日所發布「文化藝術獎助條例」第 9 條第 5 項規定：「政府重大公共工程，應設置藝術品美化環境。」，前行政院文化建設委員會（現改制為文化部）為辦理文化藝術獎助條例第 9 條公有建築物及重大公共工程公共藝術設置之事項，特於 87 年 1 月 26 日訂定發布「公共藝術設置辦法」，先予敘明。
- (二)經查交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）所經管「特等」及「一等」車站總計有 30 站，其中「特等」車站包括：臺北、臺中、高雄、花蓮等 4 個車站；「一等」車站包括：西部幹線基隆、七堵、松山、萬華、板橋、樹林、桃園、中壢、新竹、竹南、苗栗、豐原、彰化、員林、斗六、嘉義、新營、臺南、岡山、新左營、屏東及東部幹線瑞芳、宜蘭、蘇澳、玉里、臺東等 26 個車站。
- (三)針對上開「特等」及「一等」車站有關公共藝術建置及維護管理情形，據臺鐵局說明略以：「目前臺鐵局特等及一等車站總計 30 站，其中 7 站（七堵、松山、萬華、板橋、竹南、斗六、新左營車站）已依據『公共藝術設置辦法』建置公共藝術，其他車站係於該辦法實行前興建，爰未建置公共藝術，惟臺鐵局針對上述車站另以辦理綠美化及擺放藝術品等方式提升車站空間之美感與質感。目前各站公共藝術維護由車站或外包承商（清潔公司）依據『建置單位』完成後移交之清冊所載保養方式，辦理公共藝術作品清潔及維護，各車站維護情形良好。」以上凸顯，臺鐵局就所經管各等級車站，並未審慎評估其重要性及環境空間需求，適切建置相關公共藝術，以美化車站環境。肇致臺北、臺中、高雄、花蓮

等 4 個「特等」車站因為興建年代較久，在「公共藝術設置辦法」發布之前，故未建置任何公共藝術，至於該辦法發布之後所興建七堵、松山、萬華、板橋、竹南、斗六、新左營等 7 個「一等」車站，卻反而建置有公共藝術以美化環境之不合理現象。

(四)據上，臺鐵局所經管「特等」及「一等」車站總計有 30 站，然該局迄今僅於七堵、松山、萬華、板橋、竹南、斗六、新左營等 7 個「一等」車站建置公共藝術，至於臺北、臺中、高雄、花蓮等 4 個「特等」車站，則以渠等車站係公共藝術設置辦法施行前所興建為由，故未建置任何公共藝術。凸顯該局就所經管各等級車站，並未審慎評估其重要性及環境空間需求，適切建置相關公共藝術，顯有未洽。

#### 四、交通部所屬機關之公共藝術品導覽與標示顯有不足，允應檢討改進：

經本院實地履勘發現，本案交通部所屬機關之公共藝術品導覽與標示均有不足，公共藝術僅於藝術品旁之角落立牌說明，或僅貼名稱及概述設計理念，不利於民眾瞭解該藝術品之設計意涵。惟據國外之公共藝術設置之導覽與標示情形，如比利時布魯日市集廣場周邊以及鐘樓（已列為世界文化遺產），可見完整標示及相關導覽；又如英國牛津大學校區之建築物及相關藝術品，均可語音導覽，並有相關導覽解說，甚可上網查詢相關影音資料，且國外已有於作品旁設置如 QR code 可導向網站影音說明，或於作品旁設置螢幕顯示板並詳細介紹作品設置理念，均使民眾可立即了解藝術作品，以利學生及民眾學習與交流，而非僅於作品旁放置說明牌，交通部所屬機關允應檢討改進。

#### 五、國內公共藝術之設置與推廣，允應與建築物結合，並強化民眾參與，落實公共藝術在地化及生活化：

「他山之石，可以攻錯」，揆諸國外之公共藝術設置情形，以法國史特拉斯堡火車站為例，係以新建橢圓形之玻璃帷幕體，包籠既有火車站體之新舊融合建築物，建築物量體本身即為公共藝術；英國國王車站大廳內，新建網狀曲面之鋼構透光屋頂，除與既有磚牆壁體融合外，該曲面鋼構亦為如同工藝品。另，法國科瑪市，在石鋪地面上行駛頗具特色小火車造型之公共觀光巴士，英國倫敦市區之公共觀光列車亦同，均使得該城市增添另一番特點。法國科瑪市之公園雕像、噴泉亦與周圍之建築物呼應，且融合該區之地景建築，在節點處成為該區之地標，亦為視線之焦點；比利時那慕爾鎮碉堡旁一公共藝術與其融合，不搶奪碉堡之主體性。另，瑞士巴賽爾市萊因河堤建築物之窗戶藝術造型極富特色，並可見石刻雕像之出水口，此外，瑞士沙夫豪森市街道之座椅，社區學童參與彩繪，並有大件作品係社區共同參與展出，增進該市居民之向心力以及社區凝聚力，該市之建築物面向公領域道路之牆面隨處可見濕壁畫精緻彩繪，建築物如同藝術品般，藝術繪畫深入民眾生活。又如，德國萊奧腦市湖區之小艇停泊處沿湖區之花壇，湖區邊之建築物皆具有特色，形同大件公共藝術作品般立於湖區周邊，點綴湖區形成特色。荷蘭鹿特丹市港區建築物自明性甚高，以及澳大利亞雪梨歌劇院，建築物本身即為雕塑品，均在在顯示建築物即為大型公共藝術品或雕塑品之可能性。德國瑞士交界之康斯坦斯湖堤岸，於港口處設置地標型大件雕塑，頗具特色，該市湖港區之建築物外牆，亦可建精美之濕壁畫，與建築物之窗台花園相互配合。澳大利亞凱恩斯 Lagoos 水景與地景（敷地）、海景相互配合，水景延伸至海景形成無邊際效果；澳大利亞阿德雷得河岸廣場之休憩亭等，如同大件公共藝術品，連同街道垃圾桶加入生活趣味之銅製

小豬公共藝術品，點綴並增添該區歡樂印象。基此，國內公共藝術之設置與推廣，允應與建築物相結合，並強化民眾參與，落實公共藝術在地化及生活化，增添一些區域之歡樂印象。

#### 六、有關公共藝術作品移置或拆除退場機制，目前尚無標準作業程序規定，允應檢討改進：

- (一)按公共藝術設置辦法第 27 條第 1 項規定：「公共藝術管理機關於公共藝術設置完成後應列入財產管理，五年內不得予以移置或拆除。但該公共藝術作品所需修復費用超過其作品設置經費三分之一或有其他特殊情形，不在此限。」及同條第 2 項規定：「公共藝術之移置或拆除，應提送公共藝術審議會審議通過」、第 10 條：「審議會每年應至少召開一次，必要時得召開臨時會議；委員任期二年，期滿得續聘之」。另據交通部公共藝術審議會設置要點第 1 點：「交通部為執行文化藝術獎助條例第九條規定及公共藝術設置辦法，落實本部所管重大公共工程設置公共藝術美化環境工作，特參照設置辦法第四條設交通部公共藝術審議會，並訂定本要點」、第 3 點：「本審議會掌理事項如下：（一）審議各重大交通工程之公共藝術設置計畫書。（二）協助各部屬機關推動公共藝術設置。（三）薦選藝術家參與本部重大交通公共工程之公共藝術設置計畫。（四）提供公共藝術設置之諮詢及建議。（五）檢討已設置各重大交通工程之公共藝術成效。（六）公共藝術捐贈及設置事宜」。
- (二)有關交通部公共藝術審議會開會情形及退場機制，據交通部說明，審查會只要有案子提送進來就會召開，本案調查期間幾乎一個多月就開會一次，以往每年至少會開一次；另有關公共藝術品之移置或拆

除退場機制，除由交通部公共藝術審議會審議外，尚無其他規範可供依循。

- (三)另查，交通部所屬公共藝術品之移置與拆除辦理情形，據交通部說明，公共藝術品之移置需與原藝術家討論移置新地點之合適性或修復、重製之可能性後，始交由交通部公共藝術審議會審議，通過後方可辦理移置。交通部所屬單位目前已完成之134件公共藝術作品中，鐵路改建工程局計有3件已辦理移置、國道高速公路局計有1件已辦理移置；另國道高速公路局「清水八元素(歷史之石)」、「清水八元素(歷史詩路)」等2件作品刻正提報交通部公共藝術審議會辦理報廢中，理由略以：「1、多數石頭表面嚴重塗鴉且鋼索鬆脫斷裂。2、作品設置位置影響公共逃生安全。3.無法移置亦難以維修。」、「1、壓克力表面嚴重磨損。2.燈具因潮濕短路。3、難以維修。」。
- (四)由上顯見，對於效益不彰之公共藝術品後續退場機制，目前僅交由交通部公共藝術審議委員會辦理審議，目前尚無標準作業程序規定，允應檢討改進。

調查委員：余騰芳

葛永光

程仁宏

周陽山

楊美鈴

中 華 民 國 103 年 月 日

附件：本院102年3月11日院台調壹字第1020800099號派查函  
暨相關案卷。