

文化部公共藝術代辦制度諮詢會議(場次五 | 興辦機關場)發言紀錄

時間：113 年 1 月 12 日 14 時

地點：中正紀念堂

主持人：顧世勇、黃健敏

與會興辦機關(依筆畫排序)：台灣電力公司、南部科學園區、高速公路局、國立臺灣大學、臺北市政府捷運工程局

文化部出席代表：藝術發展司司長周雅菁

黃健敏主持人：首先感謝大家撥空參與。本計畫預計舉辦八場諮詢會議及兩場公開交流會，今天是第五場諮詢座談會。

邀請在座興辦機關一同來聊聊，最大原因是各位所執行的案量及辦理品質，個人認為可以擔任模範生，所以希望透過各位的經驗，讓其他興辦機關在未來能夠參考。

本計畫的成立是源自「不肖代辦過於氾濫」，而不肖代辦氾濫有很多因素，概念上也希望興辦機關能以自辦為主。

另外，我也請臺北市政府捷運工程局（後稱捷工局）及交通部高速公路局（後稱高公局）的代表帶來出版的公共藝術宣傳摺頁及公共藝術專書，給大家參考及了解，公共藝術的工作不是只有「設置」，各位辛苦的成果更應該利用「教育推廣」讓大家知曉，建立網站跟出版品是方式之一，高公局做的專書就是一個很好的範例。

那首先請大家分享一下個案狀況，或是針對今天的議題有無要回饋的部分。

國立臺灣大學校園規劃小組：基於本校沒有專職於公共藝術的專業人員，外加負責承辦公共藝術的總務處營繕組主要負責學校新建工程、硬體修繕等，業務非常繁重，所以以往臺大公共藝術個案的行政作業都是委由代辦公司辦理。

而「校園規劃小組」（後稱校規小組）屬任務型編組單位，人員採約聘制。業務範圍主要是對校園空間發展、景觀規劃提出構想建議，公共藝術只是其中一項業務。校規小組實際執行公共藝術案的時間點是在 102 年修訂校內《公共藝術推動辦法》時，將個案經費統籌規劃運用概念增修於該辦法第二條，但並非強制一定要將公共藝術經費交由校規小組統籌運用，考量到各院系所對於所屬建物公共空間美感的追求，所以還是會尊重各院系所的意願，可採個案辦理。這樣的運作模式也延續至今。

校規小組在公共藝術執行上扮演了兩個角色，第一個是統籌辦理，全校區皆為整體計畫的活動範圍，不受經費來源的限地設置，並以教育推廣活動形態的方式切入；第二個，校規小組參與公共藝術個案執行小組會議，給予推動上的建議，扮演諮詢角色。

接下來就跟大家介紹一下校規小組以統籌經費辦理的「全校性公共藝術計畫」，計畫目前已辦理兩期。

計畫緣由是希望能夠改變臺大在設置公共藝術作品大部分是以雕塑為主的考量，各維護管理單位選擇作品的首要考量就是好維護、不容易壞、耐久、不怕風吹雨淋，所以在校總區四十多件的公共藝術作品，材質選擇大多都是石雕、鋼塑。

我們希望可以把新的觀念帶到校園裡，讓行政單位能有不同的想法，原來公共藝術不是只能設置某件耐久性作品在某個公共空間而已，讓公共藝術的單一形態有些改變，引發大家對公共藝術作品不同的想像。

在全校性公共藝術計畫裡面，我們以公開徵選的方式徵求藝術策劃團隊，以教育推廣之計畫型態導入公共藝術的創作與民眾參與，希望師生能夠參與在藝術家的創作計畫裡，成為「生產」的一份子。所以整個計畫期程為一整個學年，以駐校藝術家為核心，結合課程或是社團活動共同創作。

藝術策劃團隊在進行公共藝術提案時，與以往徵選方式最大不同之處，藝術家僅須提出概念與媒材，不預先設定生產形式。在合約訂定時，不要求有很完整的作品圖說或規格、明確的設置地點等等，而是在駐校參與過程中滾動式的持續溝通、協調，逐步修正調整藝術表現的方向。

我們遇到的最大的問題就是「跟主計單位的溝通」，還有駐校藝術空間的取得，雖然臺大校園腹地廣大，但能夠讓藝術家常駐使用的空間非常有限，這也要跟不同的單位協調溝通。

學校的公共藝術經費是由總務處營繕組負責執行，校規小組與總務處分屬不同單位，因此當校規小組試著想把公共藝術經費執行方式做一些不同嘗試時，花了一些時間溝通，在駐校藝術空間的取得也獲得進修推廣學院的支持提供。過程中，校內不同部門對全校性公共藝術計畫慢慢有所瞭解，產生共識。

再來，兩期「全校性公共藝術計畫」的成功，一部分也歸功於策劃人(團隊)溝通協調的能力，因為要先得到授課教授的認同，才有可能進一步將藝術計畫與課程相結合，然後融入創作過程中，最後產出精采的藝術作品。

在整個計劃架構中，第一個重點是駐校藝術家的人選，第二是駐校藝術空間的建置，地點必須是師生容易到達的地方，太偏遠的話，很多同學就不太願意走進去；第三是藝術課程跟工作坊的規劃，這個部分會請策展人(團隊)先提出想要媒合的課程及藝術家，與教授取得初步共識之後再細部規劃；再來就是以計畫經費建置公共藝術網站，透過網站讓大家了解認識台大校園所有的公共藝術，甚至是曾做過的公共藝術計畫；最後就是製作成果專輯、紀錄片等等，並將紀錄片放在 YouTube 上供各界瞭解計畫全貌。

所以整個計畫裡最大的突破就是「創作提案之初僅須提出概念與媒材，不需預先設定生產形式。」，大部分公家機關在簽約階段可能會要求作品一定要有具體設計圖說、非常詳細的經費項目表。但是我們跟主計的溝通希望用比較概約彈性的方式，將創作費、製作費、材料費、人事費、雜支等粗略估算細項，主計也能夠支持我們的想法，所以案子才能夠繼續執行下去。

再來，我們希望作品不一定都要永久設置，有些藝術家的特點是臨時性的創作反而更精彩，所以不規定作品件數，可以採一組多件或多組多件的方式。

例如，在第一期「全校性公共藝術計畫」，喜恩文化藝術有限公司策劃主題《ISO Remix@NTU 印拓臺大》，藝術家 Duncan 跟外文系師生合作《台大藏珍閣》，藝術家跟學生形成合夥策展人的概念，學生甚至成為了導覽者，該作品尺寸為將近 27 坪大的展間，在學校空間有限的情況下，很感謝總務處文書組支援借出空間讓作品展出至少 5 年之久。

黃建銘的《光拓臺大》則是跟戲劇系的師生合作，共同留下臺大劇場拆除前的最後身影；蔡宛璇的《觀聽的邊境-微觀世界》以校園的植物作為素材，與社團進行影像創作。Yannick 的聲音藝術《觀聽的邊境-翼手計畫》中，成為動物標本館展出的一部分。

第二期則是由帝門藝術教育基金會策劃，策劃主題為《水流心田》。這個計畫特別的作品是李朝倉的《一本書書店—臺大店》，很難想像在臺大校園能有一個地方可蓋出一間書屋，而且書屋的媒材有部分是回收校園裡的蒲葵樹葉，成為了創作的一部分。書屋是完全開放的，任何人都可以自由進出，屋裡有個留言簿，讓來訪者可留下感言，甚至可隨興待著不受干擾，期間也在書屋辦理系列工作坊，最後將成果及留言集結成一本書，叫做《一本書書店—臺大店》，也是計畫最後的成品，但比較可惜的是作品媒材沒辦法耐久，所以活動結束後就拆除了，只能透過書本及影像紀錄留下成果。

計畫的第一、二期都有得到文化部公共藝術獎的教育推廣獎，也很謝謝大家對臺大的肯定，讓計畫比較突破性的想法獲得支持，以上跟大家簡單介紹，謝謝。

顧世勇主持人：我想請教，剛剛看你介紹學校裡有兩個平行組織，一個是總務處、一個是校規小組，請問兩者之間怎麼交叉合作？

國立臺灣大學校園規劃小組：經費核銷管理由總務處負責，校規小組負責策劃執行，在前期設置計畫書內就將想法陳述出來。

顧世勇主持人：請問策展團隊介入的時間點是在執行小組組成前面還是之後？

國立臺灣大學校園規劃小組：我們都是按照《公共藝術設置辦法》辦理，組成執行小組後公開徵選。

周雅菁司長：請問目前校內的常設型公共藝術作品後續管理維護由誰負責？

國立臺灣大學校園規劃小組：由作品設置地點隸屬單位負責維護管理。

顧世勇主持人：你剛才提到主計的溝通問題，常常因為主計先設定用一般的採購法，考慮到最後驗收，主計會希望作品是比較實質的、傾向於能夠驗收的。那需要溝通的是，公共藝術現在放寬解釋，有了很多臨時性，甚至比較概念性的作品。那這種形式很難向主計單位說明，造成驗收困難，所以要怎麼樣讓機關知道不要礙於主計驗收，就只侷限於雕塑或是便於驗收的常設型作品。

國立臺灣大學校園規劃小組：在設置計畫裡，無論常設型或臨時性作品，在簽合約時，策劃單位一定會有一份整體的企劃書，企劃書會附有經費項目表，經費項目表裡需註明哪件是常設型作品、哪件是臨時性作品，主計單位就可以將臨時性作品認定為一個「活動」。

黃健敏主持人：我先補充一個建議，我看到臺大校園裡面有很多作品，可是普遍的現象就是很多人不知道作品在哪裡，不瞭解作品創作的意涵。建議校方可印製公共藝術導覽折頁，放在校門口警衛室，提供給要進入校園的人參考；第二，校方應該將推廣公共藝術規劃成新生訓練的認識校園課程之一。

因為目前的公共藝術推廣方式主要是在 YouTube 或者官方網站上，而比較少有人會主動去搜尋，利用新生訓練的機會，讓學生知道校園所完成的作品，是很可行的方法。

請臺大營繕組跟大家分享一下總務處辦理的相關經驗。

國立臺灣大學總務處營繕組：大家好，我是國立臺灣大學總務處營繕組代表。

營繕組及校園規劃小組等於是雙軌制，同時有自辦跟代辦。就營繕組來說，如果是像一、兩千萬的修繕工程要辦理公共藝術，這些案子因為經費甚少，可能就統合 10 件再交由校規小組辦理，校園新建案則都是由總務處營繕組處理，因為案件金額都非常高，如果依百分之十的比例來看，公共藝術經費大概就有一千多萬以上。接手該工程的承辦人員，就要負責該案的公共藝術，而我們組大多都是學土木建築出身，沒有公共藝術相關專業，一件建案除了負責行政業務之外，還要到工地監工，而一位人員平均負責一至兩件工程，對我們來講，是沒有辦法額外自己執行公共藝術的。

所以總務處營繕組都是委託代辦，或是會在設計建築師的合約裡面就寫上由建築師來代辦，而建築師也是委託給藝術公司來辦理。

委託代辦可以減少工程人員的業務以外，代辦單位也比較專業，除了設置企劃書，找藝術家、協助民眾參與活動，這些都是活動企劃的能力，委託代辦可以辦理得比較詳細跟專業。

我辦理過臺大社科院及「鄭江樓」公共藝術案，前者由本校藝文中心代辦，後者委託代辦單位。我們當時在上網公開徵選藝術家時，也接過匿名提醒的電話，認為校方應該自辦公共藝術，不應委託給代辦單位，代辦單位會找熟識的藝術家及委員。

對此我們的看法是，首先找代辦不是違法的事，而且臺大的辦理程序一直是由興辦機關自己列出建議名單。我們會從公共藝術官方網站挑選，或諮詢臺大城鄉所、戲劇系的教授們，由我們長官勾選好聘任委員名單後，接著進行內部行政程序的簽核。在臺大的辦理程序中，代辦跟委員、藝術家不可能有勾結關係。實際上，本校代辦案的成果也十分理想，如果要我們自己執行公共藝術計畫，恐無法達到相同水準，過程也會十分艱困。

顧世勇主持人：我們之前討論代辦為人詬病的是，主要不肖代辦大部分都有專業上的問題，不過就臺大的狀況看來，其內部程序、工作劃分明確，所以沒有最近這些紛爭的問題。但是在南部有很多小案子，由於標案經費較低，聘請的代辦專業性也不足，問題就會凸顯出來。

黃健敏主持人：接下來請高速公路局分享。

交通部高速公路局工務組：過去國道公共藝術是由「國道新建工程局」（後稱國工局）及「高速公路局」（後稱高公局）兩個局分別辦理（2018 年整併為高速公路局），高公局維護管理。過去 25 年來，總共有 11 案公共藝術計畫，徵選方式大部分公開徵選為主、邀請比件，委託創作僅 2 件。因為拓寬、損壞，拆除 3 件、移置了 4 件。

當時計畫比較多的是國工局建設國道三號興建服務區時一併辦理，所以資金比較充裕；而高公局則是在員林至高雄段拓寬計畫才開始有編列公共藝術設置費用，兩局 25 年來經費累積只有 1.8 億，現在因為修法，經費突增 20 倍，對我們而言是有點惶恐的，不知該怎麼辦理。

過去本局是把經費合併運用以執行公共藝術，在沒有比例限制的規定下，重大工程大概編列千分之一到三左右的經費投入公共藝術，個案經費 150 萬至 2000 萬不等，多依執行小組的建議訂定。

公共藝術業務由局本部工務組景觀科統籌辦理，共有人力 5 人，尚須辦理全國道 1000 多公里的景觀規劃、植栽綠美化及生態保育等等業務，實在沒有人力執行公共藝術，目前都以代辦為主。初期我們曾自辦過一次公共藝術設置計畫，那時候寫的報告書，以現在的要求來看，顯得粗略，以前可以過審，現在可能十分困難。

我們的作品設置位置以交流道、服務區為主，辦公廳舍占少數；還有最早期國工局在雪隧內的作品《時光拚織 12.9》也是依公共精神辦理的競圖。不過後來不太設置作品在交流道，因為審議會認為有交通安全的疑慮。交通安全一直是我們首要考慮的，包含視覺的穿透性以及行車安全等，現有設置於交流道之作品，到目前為止，也沒有人因為觀賞這些作品導致交通事故。

休息站、服務區部分，早期較多利用重大工程的經費，後來因拓寬新建的楊梅休息站，由於百分之一的金額很少，是將重大工程經費合併公有建築統籌運用。

公有建築物之公共藝術是由所屬機關—北中南養護工程分局辦理，重大工程則全數回歸總局統籌辦理，所以重大工程的工作負擔還是很大的。

接下來分享，去(2023)年才出版的《流動的風景：一趟充滿時代記憶的公路之旅》公共藝術專書，總結了這 25 年辦理的作品形態，共分為 3 個時期。最早期(2000-2009 年)藝術家大多考慮基地四周環境空曠，多以地形、空間條件思考，我覺得這是符合公共藝術精神的，也就是「環境美學」這件事，我們將該時期稱為展現「地景之美」的階段，例如藝術家薩璨如及尼古拉·貝杜的《時空行旅》系列，以及胡復金、何中華的《行車動畫—如意與潮》。不過現今越來越難找到這樣尺幅的場域，再次創作出大型作品。

第二個階段「動靜之間」(2010-2019)，例如泰安服務區的公共藝術計畫，該階段作品希望跳脫過去雕塑型的觀賞作品，希望利用服務區來往民眾眾多，可以利用這樣的空間跟民眾產生互動關係，帶來更廣的效益。該時期作品類似整體規劃具功能性的系列作品，包含藝術家陶亞倫的《花園中的音樂木馬》，以及黃浩德與吳建福的《安安奇幻樂園》系列作品。

近幾年(2022 迄今)，強調「文化連結」，而新建的蘇澳服務區剛好是個契機，蘇澳服務區為公有建築物經費，本應由分局自辦，但由於涵蓋了重大公共工程經費，所以由總局合併辦理。當時正逢宜蘭文化局向國工局商借於綠色博覽會上展示的全斷面鑽掘機(Tunnel Boring Machine，簡稱 TBM)受限於經費，無法繼續管理遂歸還 TBM。我們利用這個機會整合，以邀請比件方式，明定要以 TBM 機械作為媒材創作，最終由在地藝術家羅萬照團隊以此為素材創作《平安回家》。本計畫還包含了以雪山隧道為發想的藝術家楊尊智的《流動的光河》，以及由宜蘭縣博物館家族協會執行的《種樹成林-民眾參與計畫》成果展，最終完成這件結合常設實體作品、民參展演，且充滿歷史感與未來性的公共藝術計畫。

接下來分享一些相關建議，高公局在修訂《公路景觀設計規範》時納入公共藝術相關規範，訂定對於公共藝術的要求，像要融合景觀風貌、周邊環境，要能夠呼應主體，或是設置時的交通安全，甚至作品材質或作品未來需要的維護、如何退場，都在設置時一同考量。

對於未來重大公共工程經費的增加，交通部是否有可能不要把經費單純僅投入在作品本身？作品本來就應該要融合環境，但時常有設置作品卻沒有整理環境周邊的現象。雖然每次都有寫在簡章上，但在作品與景觀融合的部分都仍有落差。

另外，《文化藝術獎助及促進條例施行細則》第六條，針對公共藝術的定義似乎侷限為常設型作品，計畫型公共藝術不在其範圍內，這樣一來，計畫型公共藝術是不是還是一定要有實體作品的產生？針對這個部分我們希望有個明確的定義。

另外，由於重大公共工程的經費過於龐大，有一些單位想繳回基金，但在交通部審議

會的立場，也不太願意將這麼多經費直接繳納，於是退件請與辦機關必須辦理，如公路局路權狹窄，辦理上十分困難，又礙於申請免辦被退件、被要求辦理。希望能要求審議會訂定審議原則及樣態，如場域不合適辦理或某一額度金額以下，放寬直接繳交，避免來來回回審議，浪費行政資源。

目前全國道已經有 48 件作品，所剩空間有限。未來持續辦理重大公共工程計畫，公共藝術經費提升至 20 億，需要執行那麼大量的公共藝術來說，沒有足夠設置的場域。現有作品有些已超過 20 年，且狀況不佳，但每回申請拆除困難重重，也希望可以有所改進。

另外，就算是委託代辦，機關端也還是努力協助了很多事，並非委託出去後，機關就一概不管。雖然在法規內，執行小組幫機關研擬很多事情，但實際狀況大部分都是委員提出大概建議，機關負責落實、執行；另外，藝術家也大多不熟悉公家行政程序，對公共藝術相關法規也很陌生，這都會變成後續執行的爭議。所以我們希望多加培訓代辦單位，建立優良廠商名單，讓機關能放心託付。

目前公共藝術設置過程，本局皆採自辦監造，因為真的缺乏人力執行，很希望未來提高藝術行政部分經費比例，又本局公共藝術設置多需與工程整合，希望可以有委辦監造，提升作品品質並減少施工界面，讓公共藝術比較順利進行。

未來我們會將公共藝術的規劃提前納入工程設計，目前本局有 3 個較大之重大新建工程計畫，都已經提前啟動整合規劃了，從工程規劃的角度研擬作品可能的設置點位與空間。並且希望公共藝術可以設施化跟環境景觀融合，例如機房外觀或是隔音牆，都可以是一件公共藝術作品。未來設置地點會更多樣化，徵選方式也希望盡量多樣化，這是我們的想法，以上分享。

黃健敏主持人：稍作澄清，關於公共藝術作品形式的規範，只要執行小組提案並通過審議，任何形式的作品、計畫都可以執行，就可以達到多元化、多樣化，沒有必要執著於法規的文字解讀。

另外，剛剛說到不熟悉行政作業流程是指委託的專管單位還是藝術家？

交通部高速公路局工務組：可能兩邊都不懂，位於辦公廳舍設置的作品因為牽涉到「建照」，藝術家與藝術代辦都不夠熟悉這個流程，導致進度落後或建照申請遇到困難，相關建築法、水保法、消防法規等都需要檢討。

黃健敏主持人：公共藝術但凡牽涉到建築、消防法規，藝術家往往需要借助甲方的幫忙才能過關。這件事應該在公共藝術講習特別提出，因為消防法規相當嚴謹，通常沒有替代方案作為轉圜。

顧世勇主持人：以後重大工程經費要設置公共藝術，若是空間不足的情況下，一定會希望公共藝術同時也可以跟建築或景觀工程整合的合作，以後要考慮公共藝術家如何

跟建築師取得建築或結構上的認證。

另外我想請教，目前人員編制有無因應業務增加而增聘？

交通部高速公路局工務組：承辦還是原來我們自己科內的人，所以將來經費增多的話，考量到現有人力執行不了，也無法將經費全數投入。

黃健敏主持人：有個建議，經費不管多寡，都可以利用公共藝術經費增聘人員，專責辦理公共藝術，就像臺大校園規劃小組是約聘的，而非編制內的，像台灣電力公司（後稱台電）跟臺北市政府捷運工程局也是比較有專責的負責人，來處理相關事宜。

另外請問，局裡的公共藝術設置完成以後，是由各個地方的養護工程分局負責相關的維護管理嗎？

交通部高速公路局工務組：各分局都會編列維護經費。目前我們雖然得知公共藝術經費可以用在管理維護上，卻不知道要怎麼落實。現在都是單位每年另外編列修繕費用，主要困難是國道車流量大，每次維護修繕都要佈設交維設施，提高維護成本。

黃健敏主持人：高公局的工程維護是做得不錯的。局裡負責每年維護單位的競賽，是否將公共藝術列入維護競賽的項目之一呢？

交通部高速公路局工務組：有的，年終養護考評公共藝術是景觀維護的其中一項，每月巡查一次，每年都至少要檢查一次，並填寫維護定期檢查表單交到局裡審查。

黃健敏主持人：高公局算是模範生，不僅努力辦理公共藝術，後續也都有維護，還出版了專書，這些做法可以給大家參考。

顧世勇主持人：接下來請台電分享，台電的經驗特別在於辦理了很多公共藝術參與計畫。

台灣電力公司公共藝術課：我們公司的作品遍布全臺灣，我們都是以《公共藝術設置辦法》第 32 條統籌自辦，辦理單一縣市的公共藝術作品，且當單一縣市累積到 2000 萬才會啟動計畫。

近幾年，台電的公共藝術已經比較少用公開徵選，通常都以邀請比件為主。除非有些很特殊的藝術家，像《點亮十三層》公共藝術計畫中的周鍊老師這種國際級的燈光藝術家，才會動用到委託創作。

台電特別的執行辦法也先跟大家分享，首先關於「驗收」，我們會分兩個部分，先由執行小組專家學者協助「視覺驗收」，也就是關乎作品本身的好壞，因為單位的主計人員是沒有辦法去判斷作品好或不好的，而主計人員只負責「實質驗收」，實質驗收則是只針對契約項目，譬如尺寸、材質等，或是履約應有哪些保險，到現在為止都是以這兩個方式同步執行。至於作品本身已經有專家學者幫忙完成驗收，所以當主計人員們對藝術沒有那麼理解，又要判斷作品價值等等的時候，以這種方式執行，主計人

員的壓力也不會那麼大。

我們的部門—公共藝術課是在民國 104 年，為了公司 70 週年而設立專責單位，隸屬於營建處，其管轄所有工程單位。台電以前有 4 個工程單位，長官下達指示收回所有臺北市境內的經費到總管理處，但有些單位不願繳回，才用設置專責單位的方式協助拉回經費，是在這樣的時空背景下成立專責組織。公共藝術課今年會再加入 3 位人員，所以我們部門會從現在的 4 位人員再加 3 位新進，總共會有 7 個人。這幾年做出成績，以及長官給了公共藝術一些任務跟使命，所以人員的編制才有辦法一直調整跟增加。從最開始只有 1 個人再加上 2 個約聘人員負責執行公共藝術，到現在 7 位人員都是正職，採考試錄取（但非公務人員），累積了這幾年執行下來的成果。

基於我們隸屬於營建處，所以當藝術家需要結構技師或專業協助，我們內部都有專業的建築、機械、電氣相關人員。如果我們覺得藝術家提出的計畫需要改善，就會請協力部門的同仁來協助處理相關部分，也減輕藝術家的擔憂。加上台電本身就負責電力供給，所以當作品有夜間燈光或需要動力等，不管是落地單位或是在地區處，都能協助電力牽引。

公共藝術課從預算申請開始，到計畫執行，包含藝術計畫執行、計畫策劃、跟專家學者召開會議，到活動執行、驗收行政程序，都是一條龍完成。很特別的部分是專家學者名單一定要由副總經理核定，計畫書到審議機關之前一定會讓總經理看過，長官也會了解計畫到底是做了什麼。這幾年經費增加，一些重要的決策也會在董事會報告，所以董事會知道公共藝術基金可以如何運用，透過層層把關，讓長官可以很放心的把公共藝術交由我們來執行。必要時，老闆也會請公共藝術課到每個月舉行的經營會議報告，像是說明《點亮十三層》或是去年的「黃金盛典藝術祭」等特殊活動，讓長官知道該年度公共藝術設定的主題。

每個縣市的公共藝術計畫都有相對議題，像 2016 年總管理處公共藝術設置計畫的主題就是「對話」，當時的時空背景是，台電常常被電視「名嘴」抨擊電費大漲，而台電擁有工程師的體質，打不還口罵不還手，所以計畫主題「對話」代表想要跟外界對話、建立交流。2019 年的《點亮十三層》是因為 1919 年電力株式會社成立，2019 年逢臺灣電力產業的百年，通過「點燈」回應百年前電業的誕生。所以每一個計畫都會有想要傳達的核心。

台電有兩種角色，一種自辦公司內所有的公共藝術計畫，另外是現在也開始協助一些機構代辦公共藝術。但代辦的原則是必須有對方執行小組的推薦，否則不主動參與。像林口社會住宅的執行小組會議召開了幾次，專家學者建議詢問台電的協助。另外，需要執行小組名單確定以後才能邀請台電協助，故是在已有執行小組委員的架構下繼續協助發展整體計畫。

今年台電會鑑定過去 20 年設置的公共藝術作品，用以確認作品維護費，或是有些作

品當年訂定的價錢不合理，所以委託專家學者進行作品鑑價，會以作品現在市值的二分之一作為維護費用的依據。修法後，我們對公共藝術也有一些期待，因為台電跟交通部一樣公共藝術經費較為寬裕，作品維護費用是歸在內部編列經費內，但我們其實也不擔心設置機關不維護管理，因為作品落地，機關也有投下選擇的一票，也就是執行小組一定會有當地機關代表，既然決定了就要負責，不能幾年後說作品不好維護就推翻，所以在一開始就會採納機關意見，而且近幾年很強調職安，會希望藝術家在創作過程中也幫大家思考到作品維護的部分，不可能每次都租升空車維護作品。

這幾年公共藝術作品也不一定是做物件型作品，計畫型作品也非常多，像是作品《點亮十三層》加上優人神鼓展演，但我們不會採用併標，都是針對單一藝術團體獨立一個合約，也就是說台電負責當整合平台，以藝術計畫策展跟整合的方式來執行。

台電跟藝術家的情感都是獨立建立的，我們透過藝術計畫的過程跟藝術家培養很長時間的聯繫跟交流。而且台電很喜歡原本不是從事公共藝術的藝術家，也喜歡得了臺北美術獎、高雄獎的年輕藝術家，透過行政程序、行政經驗，慢慢帶領當代藝術家參與公共藝術。這幾年台電一直在陪伴一些新銳藝術家，讓他們可以留在公共藝術領域裡面。未來經費會越來越龐大，我們認為文化力就是國力，透過行政經驗的協助，把這些新人一步一步帶進來，藝術家也不會害怕，執行小組也會把新人交給台電的案子，邀請比件下就可以鎖定創作某類型作品的新人，我們也看到這幾年帶領的藝術家其實有非常好的成績。以上分享我們這幾年的經驗。

黃健敏主持人：剛剛提到台電的驗收分成兩階段，由執行小組跟主計人員驗收，那對於藝術家而言，會不會更麻煩？在合約裡有講清楚驗收的方式嗎？

台灣電力公司公共藝術課：我們在合約裡面寫得非常清楚，就是由執行小組完成視覺驗收，再由主計完成實質驗收。藝術家反而比較喜歡這種兩階段驗收，因為在驗收作品時，相對對藝術家、作品比較尊重，彈性、靈活度是比較高的。主驗是針對工作項目的確認，而且有「程序書」在保護這件事情。

黃健敏主持人：今天分享臺大及台灣電力公司的案例，各機關都可以參考。

高公局的工程很多，照現在編制百分之一的經費很高，能否考慮在組織內新增一個相關主事單位，或者像臺大採行任務編組。若是任務編組的形式，可以利用公共藝術的經費聘請專業人員。

顧世勇主持人：台電辦的案子我就覺得挺有趣的，譬如「奧拉之城」基本上是台電自辦、聘請執行小組委員，再由執行小組委員委託策劃人來送件。當藝術家需要一些配電的協助，台電也有專業團隊可以跟藝術家協作。

南部科學園區管理局建管組建築科：南部科學園區（後稱南科）目前有5個新園區正在建設，平均每園區的公共藝術經費約有1億元，5個園區就是5億元以上。

如果同時要辦理金額這麼龐大的公共藝術設置，以目前南科的人力而言，聘請代辦單位協助是必要的，就像公共工程會需要 PCM（工程專案管理）或是設計建造單位一樣，辦理公共藝術設置時，行政代辦是很需要的人力及專業資源。

這次討論議題中，有提到如何建立專案學者資料庫的品質。以下狀況雖然沒有發生在南科園區，但是有聽聞一些機關遴選出來的委員不太適任的情形，因此我想建議文化部在公共藝術官網行政系統上，建立一個類似回報機制，讓承辦人對委員出席率或是一些臨場反應等，做出適當的回報，以利文化部掌握現任委員的狀況，也可以當做其他機關選任委員的標準。就如同工程會的資料庫也會公布各委員出席率一樣。

周雅菁司長：如果剛剛講的回報機制是指文化部的內部系統，是有落實的機會的，因為承辦人員一通報就會直接由部內收到。

南部科學園區管理局建管組建築科：另外分享南科進行公共藝術管理維護的方式。我們是採最有利標之精神進行園區內公共藝術的清潔維護採購。主要的流程是先由機關內人員清點作品，將維護需求製作成需求說明書後上網招標公告，再由投標廠商於評選會議上簡報其維護方式，最後由評選委員評定適合的維護廠商。而評選委員的來源，除工程會的公共藝術類別委員外，也會從文化部的專家學者名單進行選定。目前一個案子的經費差不多在 200 萬元，但因物價、工資上漲，所以預算將在逐步調整。

周雅菁司長：200 萬應該不是用於作品日常維護的經費，而是每年有作品需要維護才會特別編列的？

南部科學園區管理局建管組建築科：南科每月會進行兩次公共藝術的巡查作業，若發現有不在剛才提到的採購需求裡的維護項目，會另外請藝術家或相關維護廠商進行報價修復。採購過程中，若發生對報價金額有疑惑的情況，通常會請報價者再提供詳細的修復流程並將報價金額依各修復項目如材料費、人力費、運輸費等進行拆分，以釐清作品維護的組成，以上是南科的分享。

黃健敏主持人：南部科學園區有沒有辦法要求園區內的廠商設置公共藝術？就我了解，園區的廠商只要有做就好，並不要求做到 1% 的金額。

南部科學園區管理局建管組建築科：南科進駐園區的企業廠商若有意願，可以在不違反建管法規的情況下於租地自行設置藝術作品，機關方不會特別要求廠商設置公共藝術。

黃健敏主持人：這些廠商自行設置的作品，南部科學園區有沒有完整的記錄？

南部科學園區管理局建管組建築科：機關內部大致會記錄哪些廠商在租地有設置藝術作品。

黃健敏主持人：那接下來請捷工局分享。不過捷工局是很特別的狀況，興辦單位跟維護單位是兩個不同的機構。維護單位是捷運公司。

臺北市政府捷運工程局土木建築設計處：今天前來，一方面也是希望文化部能夠考慮，讓捷工局免除在 1% 的規定內。修法後，「重大公共工程需編列 1%」讓我們十分困擾。

我們其實沒有什麼代辦的經驗，但是在顧問公司契約裡都會要求有一位「捷運藝術策劃人」，策劃人針對建築物適合設置作品的位置、類型、經費進行建議，再召開執行小組會議來討論。

捷運的公共藝術可運用的空間非常狹小，我們一直都是希望達到「環境的藝術化」，以最近的萬大站為例，策劃人建議每一站以一個植物作為代表，每一站象徵的植物就會出現在電扶梯扶手、月台或是牆壁上。

像 LG01 中正紀念堂站就是以樟樹為代表，所以在牆面可以看的到一些樟樹的圖案，但這一站是個重要的交匯站，於是我們還是有規劃一個空間徵選常設型作品，經費設定在 900 萬。所以若捷運局也要依循「重大公共工程 1%」作為公共藝術經費，一個車站大約 20 億元的話，公共藝術設置經費可能上看 2,000 萬，沒有地方可以放這麼多藝術作品。所以我們是希望如果沒有公共藝術，站體本身也能是藝術化的車站。合作的藝術家由策劃人推薦，就免於徵選程序，藝術家創作後由策劃人跟建築師設置到車站裡。

對於「合適的」公共藝術經費，以目前正在徵選的車站為例，能設置的位置一個是牆面，第二個地點是通風井（以不影響通風功能為前提），而這 2 個地點的經費，執行小組委員建議 500 萬就好了。如果要依「重大公共工程 1%」設置在剛才所提的 2 個地方是很困難的。所以希望將 5 億以上的重大公共工程免除百分之一的限制，也因為造價一直在浮動，更常有變更設計，甚至有車站要移位，所以當初估算的工程經費完全不能作為依據。也因為工程中會發生很多事情，拿出這麼多的經費投入在公共藝術，一方面是空間消化不了，另一方面就是工程經費非常緊繃。

辦理環狀線第一階段公共藝術計畫時，非常棒的是，執行小組建議跳脫每個站設置小品的形態，串聯整體經費設置 2 件大型作品，第一區公共藝術委託 Daniel Buren 設計作品《思映之間》，為板橋站車站天花板、月台門及門柱結合 LED 燈設計拼貼的幾何圖案，將 1,200 萬的站體設計費合併進工程經費，並很榮幸獲得光環境獎的優勝獎；第二區公共藝術作品是法國藝術家 Emmanuelle Moureaux 依計畫主題「流水行雲·龍遊千里」製定了鋼樑、月台門、室內垂直動線立面、電聯車內裝等等的色彩計畫。

藝術家 Daniel Buren 與 Emmanuelle Moureaux 的作品，藝術家提供給捷工局設計圖，就將作品納進工程一起施作。所以我建議應該讓機關比較有彈性的運用經費。整條捷運萬大線共 14 個車站，所有車站的座椅花費只要 1,500 萬，一站 200 萬就能做好。如果照新制定的 1% 原則，每一站有 20 億公共工程經費，就有 2,000 萬公共藝術設置經費要辦理，累積了 14 站是很多錢的，空間也消化不了，更別論經費的編列是很困難的。

顧世勇主持人：執行小組委員也可以考慮申請將建築體本身視為公共藝術，這樣的話就 1%經費能用於其他用途。

臺北市政府捷運工程局土木建築設計處：有藝術家參與的部分，我們當然很自信它是公共藝術，也可以報公共藝術獎。但將建築本身視為藝術品的情況其實很少，且興辦機關的立意是要鼓勵視覺藝術家，所以沒有採取這樣的做法。

我們現在困擾的是環狀線東環段，東環段很尷尬的就是計畫書送出之後才有 1%的規定，可是當時編列預算時並沒有，到新法上路後，行政院交通部才核定。

還有一個問題是關於「執行小組應在興辦機關與建築師、工程專業技師或統包廠商簽約後 6 個月內成立」，因為捷運工程耗時極長可能長至 10 年，太早成立執行小組，等到要徵選的時候，委員早已不在原先職位，甚至可能已經退休了。

另外，捷運工程光是建築設計可能要一年才能成型，這過程中會不停更動，我們希望裝修進場前一年再徵選公共藝術就好了。

黃健敏主持人：6 個月的規定原是針對建築，現在法規將工程也列進去了，卻沒考量到捷運的道路工程從規劃開始到完成時間通常拉得很長。當初在立法時，沒有考慮到工程的立場，基本上是以建築 3 年就要完工為考量。

周雅菁司長：之前的考慮是在建立細部設計的前 6 個月組成執行小組。

黃健敏主持人：6 個月成立執行小組的期限有討論的空間。以後可以再進一步解釋，建築工程一定要 6 個月內成立執行小組，因為建築 3 年內一定要完工。若是航廈跟車站等特殊大型工程，經審議會同意，得以自行訂定組成執行小組之時間點。

因 6 個月成立執行小組之規定隸屬《公共藝術設置辦法》，相較之下是比較有彈性的；公共藝術設置經費需為工程經費 1%則是訂定在母法《文化藝術獎助及促進條例》。

捷工局以自辦為主，只委託策劃。就像我們一直強調的概念—不要一開始就找行政代辦，從整體的執行觀點，徵選到好的策劃就可以省去代辦。

可是捷工局有一個比較嚴重的問題是，作品落地交給捷運公司維護管理，完全是另外一回事，比方說中正紀念堂設置之藝術家林書民的作品《非想·想飛》如今失靈不能呈現原本的內容已經有頗長久的時日，捷運公司有意拆除卻沒拆除，任由作品在設置地點擺爛。

臺北市政府捷運工程局土木建築設計處：維護費用超過作品造價 1/3 得以申請退場，捷運公司把持這點要申請拆除，但送審沒通過。

周雅菁司長：捷工局這麼多的公共藝術經費，可以考量分配一部分給捷運公司維護管理。目前的狀態是捷工局只負責做，後續缺乏有效管理維護及推廣，捷運公共藝術才會無法讓大家看到亮點。

黃健敏主持人：我有個方法建議捷運局，如果設置經費有留置部分金額，移交作品時，將留置的部分金額一併移交給捷運公司，以作為維修經費，這樣捷運公司以後就沒有理由不從事維護管理。

臺北市政府捷運工程局土木建築設計處：捷運公司本來就要負責維護管理。現在有一個方法是，編列財產時，把零件個別拆分成獨立項目，就比較好維修，只維修馬達或 LED 燈是 OK 的，可是像林書民這件作品拆不出零件，就等於要整座更換，而且麻煩的是已經沒有製作的機器了，若要更換，材質也會改變。

黃健敏主持人：捷運公司跟捷運局是一個很特殊的情況，高公局因為有養護工程處，就可避免這個問題。

臺北市政府捷運工程局土木建築設計處：不要有重大公共工程不要受限於「1%」，就不會有經費用不完的情形。

周雅菁司長：未來《公共藝術設置辦法》應該會有比較大幅度的修正，今天主要是希望能吸取大家的經驗與建議，因為基本上在座各單位跟一般興辦機關不太一樣，已經形成「小型專管中心」的概念。未來也會針對專管中心的設立審慎評估。今天主要聽聽大家操作的模式，部內會思考如何在辦法裡讓辦理公共藝術再順暢一點。另外，辦法裡的細節也會比較大幅度的調整。因為現在諮詢會議尚在辦理中，待彙整所有場次的意見後，再來統合。《公共藝術設置辦法》已操作 30 年，看到在座各機關的辦理方法就可知辦法本身還是蠻有彈性，事實上還是有很多單位也執行得還不錯，但從整個公共藝術領域來看，大部分案子還是沒辦法像今天各位舉出的案例一樣如此完善。法規當時的設計是有一些時空背景的因素，所以也有一些盲點需要再重新思考，希望未來可以讓盲點再被突破，再度謝謝大家參與。

黃健敏主持人：今天很感謝大家的參與，各位所代表的機關都是模範生，我們希望將模範範例透過各種方式跟大家分享，不只是在會議上討論，謝謝各位。