

出國報告（出國類別：考察）

北京公共藝術及文化遺產保存

服務機關：交通部鐵路改建工程局

姓名職稱：中部工程處 許文貴 處 長

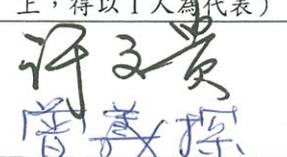
工務組 曾義探 代科長

派赴國家：中國大陸北京

報告日期：104 年 01 月 13 日

出國期間：103 年 11 月 9 日~16 日

出國報告審核表

出國報告名稱：北京公共藝術及文化遺產保存				
出國人姓名 (2人以上，以1人為代表)	職稱	服務單位		
許文貴、曾義探	處長、代科長	交通部鐵路改建工程局		
出國類別	<input checked="" type="checkbox"/> 考察 <input type="checkbox"/> 進修 <input type="checkbox"/> 研究 <input type="checkbox"/> 實習 <input type="checkbox"/> 其他 _____ (例如國際會議、國際比賽、業務接洽等)			
出國期間：103年11月9日至103年11月16日		報告繳交日期：103年12月18日		
出國人員 自我檢核	計畫主辦 機關審核	審 核 項 目		
<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	1. 依限繳交出國報告 2. 格式完整(本文必須具備「目的」、「過程」、「心得及建議事項」) 3. 無抄襲相關資料 4. 內容充實完備 5. 建議具參考價值 6. 送本機關參考或研辦 7. 送上級機關參考 8. 退回補正，原因： (1) 不符原核定出國計畫 (2) 以外文撰寫或僅以所蒐集外文資料為內容 (3) 內容空洞簡略或未涵蓋規定要項 (4) 抄襲相關資料之全部或部分內容 (5) 引用相關資料未註明資料來源 (6) 電子檔案未依格式辦理 9. 本報告除上傳至出國報告資訊網外，將採行之公開發表： (1) 辦理本機關出國報告座談會(說明會)，與同仁進行知識分享。 (2) 於本機關業務會報提出報告 (3) 其他 _____ 10. 其他處理意見及方式： _____		
出國人簽章(2人以上，得以1人為代表)		計畫主辦 機關 審核人	一級單位主管簽章	機關首長或其授權人員簽章
				

說明：

- 一、各機關可依需要自行增列審核項目內容，出國報告審核完畢本表請自行保存。
- 二、審核作業應儘速完成，以不影響出國人員上傳出國報告至「公務出國報告資訊網」為原則。

行政院及所屬各機關公務出國報告提要

頁數:44 頁 含附件:是否

報告名稱：北京公共藝術及文化遺產保存

主辦機關：交通部鐵路改建工程局

聯絡人/電話：曾義探 02-89691900分機1970

出國人員/服務機關/單位/職稱/電話：

許文貴 交通部鐵路改建工程局中部工程處處長簡任(派)

04-22150408

曾義探 交通部鐵路改建工程局工務組簡派工程司簡任(派)

02-89691900

出國類別：考察

出國期間：民國103年11月09日至 民國103年11月16日

出國地區：中國大陸

報告日期：104年01月13日

分類號目：H1/交通建設

關鍵字：公共藝術、地鐵、文化遺產

內容摘要

經過了公共藝術設置多年以來，「公共藝術」這個名詞對本局而言並不陌生，1990年代中開始，從北到南許多火車站都有公共藝術的設置經驗。時至今日，鐵路車站公共藝術是否能有更多元面向的想像與實踐，亦或是公共藝術與舊有站體共榮之間的關係為何？

再者，隨著軌道交通建設擴充交通網絡的同時，施工地區觸及古蹟、遺址群與歷史建築…等等，如何保有舊有建築並使新建設能共存，以延展都市發展的深度與廣度，故欲辦理考察，借鏡他國發展脈絡與實例，作為未來規劃建設之藍本。

有鑑於北京保有中國深厚的歷史文化，又因應 2008 年舉辦世界奧運賽事，積極規劃地鐵之交通網絡，因此北京當局依據地鐵每線不同人文與歷史背景，畫分不同之公共藝術主題建設，除了站體與作品呈現各區特色與多元視覺效果吸引民眾駐足，每年數百萬前往北京旅行的國際旅客，更能在搭乘地鐵線的同時，感受到北京在地人文與風土民情，可謂城市行銷之功臣。

現今，正逢我國鐵路建設正積極辦理各車站新建、改建之際，遂以北京作為本次考察地點，本次考察重點包括：北京市軌道交通空間藝術與設計發展、中央美術學院軌道交通公共藝術實踐、北京市城市雕塑與公共藝術建設發展脈絡、文化古蹟維護保存規劃發展…等等，希望藉此考察經驗及資訊，供作我國未來鐵路建設規劃及空間設計之參考。

目 錄

壹、目的	3
貳、考察行程	4
參、考察過程	5
一、北京中央美術學院城市設計分院公共藝術科交流	5
(一)概述	5
(二)雙方交流會	5
二、北京地鐵公共藝術考察	7
(一)概述	7
(二)四號線	7
(三)五號線	10
(四)六號線	13
(五)八號線	18
(六)北京鐵路S2線	22
三、北京市區公共藝術考察	26
(一)概述	26
(二)王府井大街公共藝術	26
(三)奧林匹克公園公共藝術	28
四、北京文化遺產考察	31
(一)概述	31
(二)頤和園	32
(三)長城	33
(四)明十三陵	33
五、北京藝文地標考察	35
(一)概述	35
(二)798 藝術區	35
(三)長城腳下公社	37
肆、考察心得與建議	39
附錄、北京地鐵線路圖	45

壹、目的

中國近幾年快速發展，新興建設拓展迅速，尤其國際重要盛事奧運、世博的舉辦，更加速重點城市的開發。北京作為中國首都，每日數萬人口進出北京城，軌道交通成為城市中重要的發展項目。然而北京城歷史悠久、文化深厚，新興建設如何呼應歷史古蹟，是本次考察北京地鐵的重要項目。

為迎接 2008 年北京奧運，除了奧運主場的建築藝術建設，北京地鐵也因應盛事而加速擴建，除了交通功能外，站內整體的藝術設計規劃影響著北京形象與觀感，因此建設單位無不仔細規劃，地鐵公共藝術之角色更顯重要，各條不同的地鐵線都依不同的地域位置與文化特色展開藝術規劃，尤以地鐵八號線:奧運支線更具特色。

此外，北京歷經奧運以來的城市發展、建設，已將發展文化創意產業列為重要「國家發展戰略」之一，加上歷史景點、文化、地理資源豐富等，讓其文化產業的發展腳步大幅邁前，北京的藝術空間、建築地標等皆有令人驚豔的成就，發展前景指日可待。

鑑於北京新舊文化並存的獨特性，特安排本次北京文化藝術考察，除了整體觀摩北京的城市發展與藝文資產，更由於近年來臺灣鐵路改建工程之臺中計畫，於施工過程涉及多處遺址、古蹟、歷史建物，而臺南計畫沿線亦有豐富的文化資產(計有 4 處國定古蹟、15 處市定古蹟、8 處遺址)，希冀藉由本次考察，考察北京公共藝術、文化空間與建築規劃、北京文化遺產保存活化再利用及整體設計，期使工程與文化資產、公共藝術相互融合共存。

貳、考察行程

考察行程表

日期	行程	地點
第一天 11月9日(日)	去程(臺北→北京)	北京
第二天 11月10日 (一)	上午 拜會中央美術學院城市設計分院。 下午 考察「北京 798 藝術區」。	北京
第三天 11月11日 (二)	上午 考察地鐵五號線雍和宮、張自忠及東四 3 站。 下午 考察王府井大街公共藝術。	北京
第四天 11月12日 (三)	上午 考察地鐵八號線(奧運專線)什剎海、鼓樓大街、 北土城及森林公園南門 4 站。 下午 考察奧林匹克公園公共藝術。	北京
第五天 11月13日 (四)	上午 考察地鐵四號線國家圖書館及動物園 2 站。 下午 考察頤和園(世界遺產)。	北京
第六天 11月14日 (五)	上午 考察長城腳下公社及八達嶺長城 下午 考察北京鐵路 S2 線八達嶺站及定陵(世界遺產)。	北京
第七天 11月15日 (六)	上午 考察北京鐵路 S2 線北京北站 下午 考察地鐵六號線平安里、北海北及南鑼鼓巷 3 站。	北京
第八天 11月16日 (日)	回程(北京→臺北)	北京

參、考察過程

一、北京中央美術學院城市設計分院公共藝術科交流

(一)概述

本次透過中央美術學院城市設計分院王中院長引介，與其領導之中央美術學院中國公共藝術研究中心進行交流，中國公共藝術研究中心係針對中國城鎮發展與視覺文化研究的公共藝術創作和研究機構。透過創作實踐與梳理世界範圍內公共藝術的發展經驗，推動中國公共藝術立法的嘗試，從實務與理論兩方面，探索符合國內公共藝術發展道路。

又中國公共藝術研究中心幾乎主導近年來北京地鐵公共藝術的統籌規劃與設計，透過本次交流會，整體的瞭解北京地鐵公共藝術的發展。

(二)雙方交流會

時 間:103 年 11 月 10 日 9:00-12:00

地 點：中央美術學院圖書館學術報告廳

議 程：

- 1.雙方與會代表介紹。
- 2.王中院長致歡迎辭。
- 3.于主任化雲 介紹北京市城市雕塑與公共藝術建設發展概況
- 4.崔副院長冬暉 介紹北京市軌道交通空間藝術與設計發展概況
- 5.王中院長 介紹中央美術學院近幾年軌道交通公共藝術實踐
- 6.許處長文貴 介紹臺灣中部鐵路改建工程
- 7.王總經理玉齡、劉經理瑞如 介紹臺灣公共藝術發展歷程與現況

11月10日，中央美術學院中國公共藝術研究中心·臺灣公共藝術考察團交流會在中央美術學院報告廳展開，本次交流會由中央美術學院中國公共藝術研究中心主任王中邀請北京市規劃委員會城市雕塑建設管理辦公室主任于化雲；中央美術學院建築學院副院長崔冬暉；臺灣鐵路改建工程局中部工程處處長許文貴；蔚龍藝術有限公司王玉齡、劉瑞如。各自闡述了近年執行軌道交通、公共藝術的歷

程與成果。更以中國與臺灣兩地公共藝術發展經驗交流公共藝術發展的可能性、公共藝術法令實施推動等問題。



考察團與中央美術學院中國公共藝術研究中心成員校園合影



與王中院長合影



與會者研討公共藝術概況



與會者研討公共藝術概況



與會者介紹公共藝術概況

二、北京地鐵公共藝術考察

(一)概述

從公眾對地鐵乘載能力要求不斷提高的今日，審美享受與精神追求亦日凸顯。地鐵做為重要的城市公共空間，逐漸成為展現首都城市的精神、城市文化和城市形象的重要舞台。在北京市政府的高度重視下，北京地鐵公共藝術規劃建設管理的探索與實踐不斷的推陳出新。

在 2008 年北京申辦奧運之後，地鐵公共藝術與城市之間的關係越來越密切，由前期城市規劃發展到地下有軌交通，為重要文化規劃重點。1986 年-2000 年藝術裝點過程；2000 年-2010 年藝術營造空間；2010 年後為活化空間等規劃概念。公共藝術由裝點空間的角色轉變為藝術與建築空間設計思考層次的另一項嘗試與實踐。在地鐵室內空間與藝術規劃部分，依據各線屬性的功能營造重點特色，並將於下列路線細述說明。

另外，地鐵相關規劃單位透過相關的點線面歸納北京文化、旅客交通量及藝文區歸納出 25%重點大站，此舉將經費更有效的運用在重點站之裝修及實用設計上面，已達到整合資源及規劃建設的適切性。

(二) 四號線

考察時間:103 年 11 月 13 日 、地點: 國家圖書館站→動物園站

四號線於 2004 年 8 月正式開工，於 2009 年 9 月通車，為北京城市軌道交通線往中貫通中心城西部南北方向的一條交通幹線，全線共 24 座車站。

本線之公共藝術進入了全面發展的新時期，由北京軌道交通建管公司委託中國壁畫學會進行規劃，提出「記憶歷史文詠，彰顯城市文化，凸顯地域標誌」的整體設計理念，結合沿線各站的人文環境，在西單、動物園、圓明園等八個重點車站創作了一批形式多樣、材料豐富、風格迥異的藝術壁畫。這批藝術壁畫的落成是北京軌道交通與公共藝術品另一個創新的嘗試，並開闢了與乘客互動的畫廊與壁畫的多種藝術形式。

1. 國家圖書館站

作品名稱：書的海洋

作者：李林琢

材質：花崗岩浮雕

創作年代：2009年

創作理念：中國古代書籍從簡裝書算起有三千多年的歷史，而後依次為帛書、捲軸裝書、旋風裝書、經折裝書、背包裝書和線裝書等。作品以書籍的演化為主要表現元素，著重表現「國圖四寶」，即《趙城金藏》、《敦煌古卷》、《永樂大典》、《四庫全書》。



書的海洋作品

2. 動物園站

作品名稱：動物樂園 1

作者：孫韜、黃歡

材質：玻璃馬賽克鑲嵌

創作年代：2009 年

創作理念：作品借鑑兒童畫的特點，造型誇張活潑，色彩大膽艷麗、深受兒童的喜愛，玻璃馬賽克鑲嵌工藝更是首次在地鐵公共藝術中嘗試。



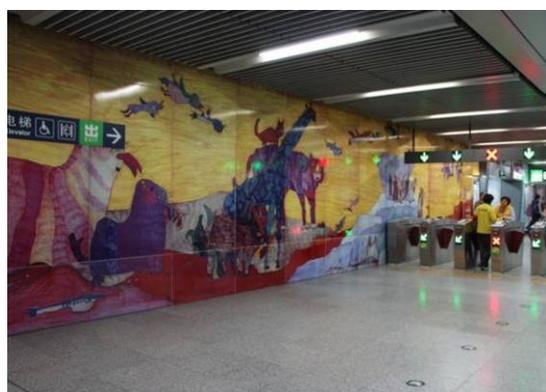
動物樂園 1 作品

作品名稱：動物樂園 2

作者：孫韜、黃歡

材質：琺瑯鋼板絲網印

創作年代：2009 年



動物樂園 2 作品

(三) 五號線

考察時間:103年11月11日、地點: 雍和宮站→張自忠站→東四站

地鐵五號線是北京地鐵正式的公共藝術嘗試，真正將公共藝術列為整體規劃的一部分，除了加強各站點之間的連貫，並強調突顯地域文化特點。五號線以「體現藝術化的北京生活」為題，採委託邀請設計的方式邀請國內藝術家與團隊參與創作。

1. 雍和宮站

雍和宮站是北京地鐵二號線和五號線的一個換乘車站。雍和宮是北京現存最大的喇嘛廟，曾做為貝勒府與皇帝供祠祖先的影堂等。至乾隆九年（1744）改為喇嘛廟，為清政府管理喇嘛教事物的中心。

雍和宮以及周邊孔廟國子監是中國文化的思想庫，因此本站對中國味道的強化是設計中的重點，使站內營造金碧輝煌的視覺效果，表現厚重的文化感。雍和宮站的立柱全部採用正紅色，護欄全都採用漢白玉雕花製成。雕花護欄在錯層之間一字排開，圖案包括龍、牡丹等中國傳統圖案。

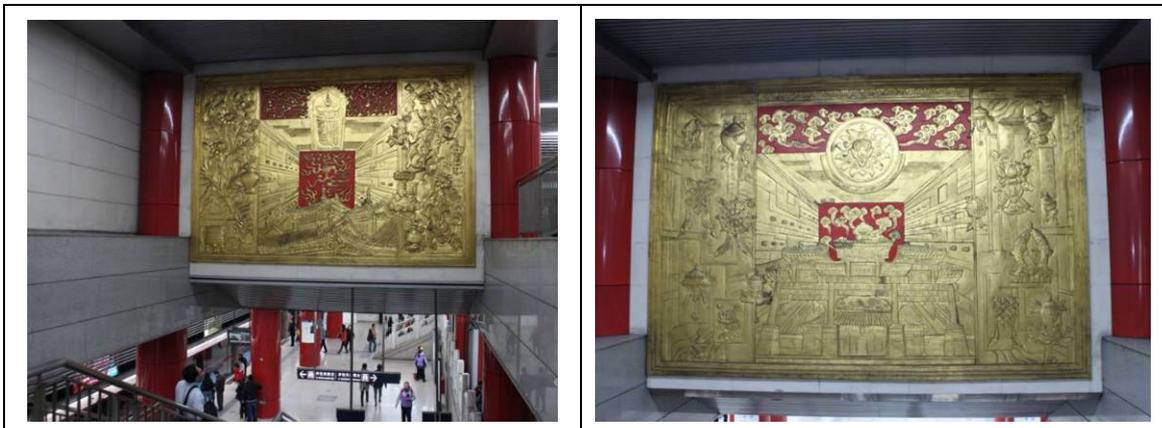
作品名稱：藏傳佛教文化

作者：袁運甫

材質：鍛銅貼金箔浮雕

創作年代：2007

創作理念：以鍍金壁畫的形式反映藏傳佛教文化、唐卡、經文以及孔孟文化的故事與傳說，將車站裝飾得金碧輝煌，極具東方神韻。



藏傳佛教文化作品

2.張自忠站

北京地鐵五號線的張自忠站因紀念張自忠得名。張自忠為抗日名將。民國二十九年（1940），日軍進犯湖北襄陽樊城，張自忠率部與日軍苦戰，陷入重圍，為國捐軀。張自忠路在中國近代史上有著非常重要的地位，見證了很多重要的歷史時刻。1925年3月12日，中華民國的締造者孫中山先生病逝于鐵獅子胡同。1926年3月18日，在鐵獅子胡同發生了著名的三一八慘案，因此宣揚愛國主義教育是這個車站重點表達的主題。

作品名稱：張自忠胸像、台兒莊戰役

作者：李象群

材質：鑄銅雕塑、鑄銅浮雕

創作年代：2007

創作理念：以張自忠胸像及台兒莊戰役為題之鑄銅、浮雕，台兒莊大捷是抗戰爆發後中國正面戰場取得的首次重大勝利。作品中五塊青銅浮雕，連在一起呈現出戰士們吹起衝鋒號，舉起大刀，端起槍桿，英勇頑強、衝鋒陷陣，誓將侵略者趕出中國的場面。浮雕將設置在梯間的牆壁上，紀念這段抗戰歷史。



張自忠胸像作品



台兒莊戰役作品

3.東四站

東四站，是北京地鐵五號線與地鐵六號線的一座換乘車站。本站因牌樓得名，明代永樂年間，在今東四十字路口和與之相對西四十字路口各建了一組牌樓，這兩組牌樓各由東、南、西、北四座牌樓組成，均為四柱三樓式木牌樓，簷下施如意斗拱，因而慣稱東四牌樓。

作品名稱：象棋殘局

作者：北京市城建設計研究院

作品名稱：石材

創作年代：2007

創作理念：採用不同顏色的大理石鋪設超大的象棋棋盤，棋盤鑲嵌著汽車車輪大小的棋子，中間還有楚河、漢界的字樣，表現老北京市井文化。按照棋局分析，黑方只須一步即可獲勝，但是按照中國象棋的規則是紅先黑後，因此棋局的結果也是撲朔迷離，仁者見仁，智者見智。



(四) 六號線

時間:103 年 11 月 15 日 、地點:平安里站→北海北站→南鑼鼓巷站

地鐵 6 號線跨越西城區、東城區、朝陽區和通州區，是繼 1 號線之後北京第二條東西貫穿的城市交通大動脈，本線也是一條穿越舊城歷史文化保護區最多的地鐵線。範圍最廣的線路，他連接北京的過去、現在和未來，形成一條穿越古今的「時空走廊」，全線共有 34 站。

六號線車站設計為原木顏色的牌樓結構造型裝飾，裝修著重表現東四地域的文化特色，以古城青磚的元素為主要牆面裝飾。牆面公共藝術描繪老北京民俗的大市街，展現東四牌樓下老北京人不能磨滅的情感記憶。

在公共藝術方面，本線創作以「文化北京」為主旨，力圖弘揚時代精神，展現北京文化。中國壁畫學會組織創作完成 14 個車站的 22 件壁畫藝術作品，作品形式包含高溫陶瓷、彩石鑲嵌、陶磁浮雕、石材浮雕、金屬鍛造、金屬石刻、金屬烤漆、玻璃雕刻、磨漆、磚雕、彩繪、景泰藍等等多種工藝，是北京地鐵公共藝術品使用材料和工藝最多的一條線。

	
車站設計為原木顏色的牌樓結構造型裝飾	公共藝術描繪老北京民俗的大市街

1. 平安里站

作品名稱：四季平安

作者：路盛章、周萍、路五云

材質：磚雕、景泰藍

創作年代：2012 年

創作理念：壁畫內容選用寓意避邪平安的影壁、大門等吉祥圖案，與北京內城民居灰磚特點的四合院文化相契合。將現代與傳統的材料工藝相結合，力求色彩鮮明又不失穩重。



作品名稱：事事平安

作者：馬曉騰、李晴

材質：陶板花釉壁畫

創作年代：2012年

創作理念：平安里的整體設計理念以老北京胡同民居文化為主旨。老北京人喜歡在四合院中種上兩株柿子樹，一株石榴樹，取諧音“事事平安”寄託美好生活之寓意。



2. 北海北站

北海北車站將傳統園林中迴廊的重檐飛椽元素運用在車站頂棚裝飾方案中，採用仿中國古代建築的綠色琉璃重檐飛椽裝飾，體現北海皇家園林印象。車站牆面有名為「北海春蔭」、「廊下瓊華」、「月中靜心」運用石材拼貼工藝的壁畫裝飾，展現北海公園園林景觀。

作品名稱：廊下瓊華

作者：孫韜、李青、王長興、田魯

材質：石材拼貼

創作年代：2012 年

創作理念：作品利用中國園林景窗的概念將園林文化最有特點的長廊和門洞取景引入壁畫設計之中，在窄小的壁畫空中形成兩層園林的空間。



3. 南鑼鼓巷站

南鑼鼓巷是在元代就已形成，是現代仍保有最完整的元大都胡同，呈南北走向，有 800 公尺長，東西個有八條胡同整齊排列著，在元朝時，這些胡同是沒有名稱的，在明朝才逐漸有了名字，因為南鑼鼓巷與這些東西穿過的胡同，形狀就像蜈蚣般，所以這也被稱為蜈蚣街。

作品名稱：時光繪印

作者：李震、何巖

材質：鋁板 UV 印刷

創作年代：2012 年

創作理念：南鑼鼓巷承載京都南鑼為代表性之生活歷史片段，更是承載帝王國都之鮮活生活記憶，作者以單純的速寫畫法、樸實的寫實內容，勾起民眾對南鑼鼓巷生活歷史片段的認知與共鳴，承載元大都鮮明的生活印記。



時光繪印作品

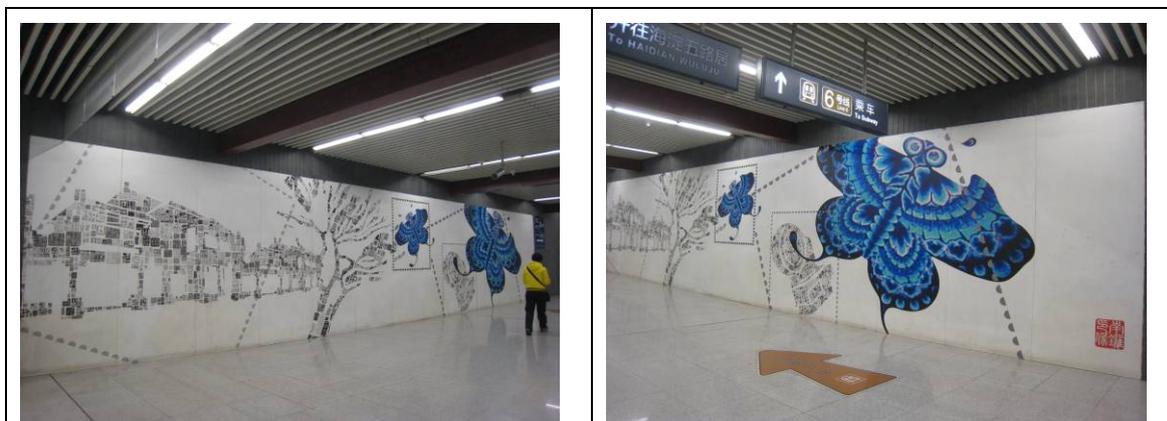
作品名稱：南鑼印·像 1

作 者：馬浚誠、孫歐

材 質：鋁板 UV 印刷

創作年代：2012 年

創作理念：靈感源於南鑼鼓巷各特色小店印章及明信片，運用民間採集之中國印章為元素組成特色景觀，配合老北京之風箏、郵票等圖形，展現南鑼鼓巷給人「古老而現代」之獨特魅力和感受。



南鑼印·像 1 作品

(五)八號線

考察日期：103年11月12日、地點：森林公園南門站→北土城站→鼓樓大街站
→什剎海站

2008年為北京奧運的舉辦年，地鐵八號線為奧運支線，為北京地鐵發展歷程中的點睛之筆，考慮每一站的地理特徵不同，奧運支線將每座車站的裝修與周邊環境相結合，採用了一站一景的設計思維。強調每站的地理位置特性。利用盡可能嚴謹、完整的平面元素與空間材料的表達力，讓乘坐者感受到奧運會的人文特色與北京的歷史文化。

1. 森林公園南門站

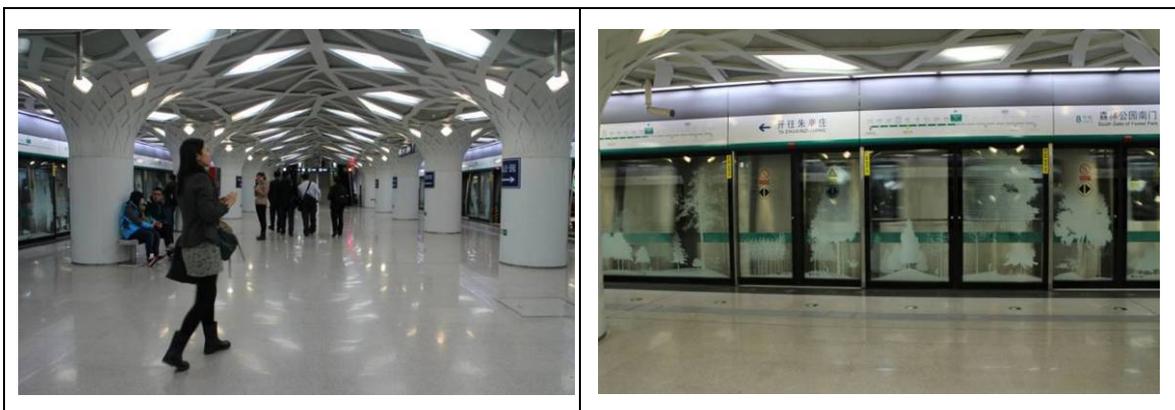
作品名稱：森林與綠色

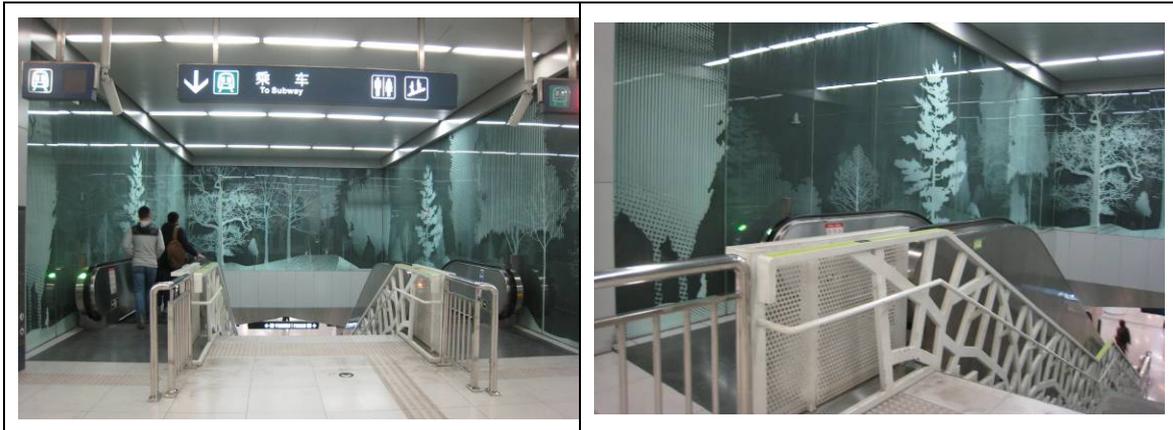
作者：中央美術學院城市交通站點設計研究中心

材質：玻璃絲網印刷

創作年代：2008

創作理念：森林公園南門站是北京地鐵八號線一期的終點站，位於在奧林匹克森林公園，車站內以森林作為設置主題，月台的立柱以樹幹型態裝飾，頂棚以枝葉型態裝飾，月台玻璃門和樓梯間牆面與扶手也以森林圖案的裝飾。





森林與綠色作品

2.北土城站

作品名稱：傳統與現代

作者：中央美術學院城市交通站點設計研究中心

作品名稱：琺瑯鋼板、玻璃絲網印刷

創作年代：2008

創作理念：元大都的城牆全部用夯土築成，故稱土城。明初時將京城的北城牆向南推了五裡，而今只留下土崗子，被稱為北土城。車站為倒 T 字形，地下三層結構。從一個如同青花瓷瓶口的漏斗形古典站廳入口步入地下月臺。二十八個印著傳統中國青花瓷花紋圖案的三米高大圓柱分立於兩千多平方米的候車月臺兩旁。月臺玻璃門上也印滿了蘭花、中國結、龍、龍舟等中國古典元素的圖案。





3. 鼓樓大街站

鼓樓大街站是北京地鐵系統中的一座換乘車站，北京地鐵 2 號線和北京地鐵 8 號線彙聚於此。舊鼓樓大街是北京一條古老的街道，元時即已存在，類於馳道，北端有鼓樓，即齊政樓，用以報時。入明以後，齊政樓塌毀，於其東，即今鼓樓位置，建鼓樓。齊政樓相對於明鼓樓，為舊物，故稱舊鼓樓，其下街道，便稱為舊鼓樓大街。

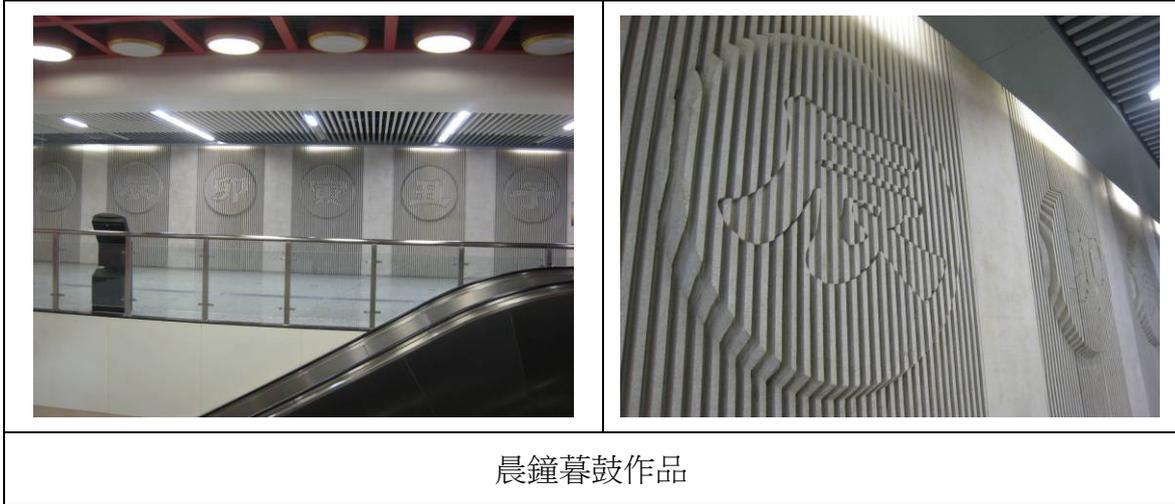
作品名稱：晨鐘暮鼓

作者：儀祥策、呂晶晶

材質：石材雕刻

創作年代：2012

創作理念：以鼓為設計主題，將圓形的鼓作為一個抽象的設計符號，在形式上與網站裝修相呼應，理念上，將中國十二時辰的記時哲學與生活習俗印記在鼓面之上。繪製等比例圖紙進行水刀、鐳射切割，完成後進行現場組合及定位，成為鼓樓大街永恆的音樂律動。



晨鐘暮鼓作品

作品名稱：雕刻時光

作者：武定宇、王中

材質：金屬雕刻

創作年代：2012

創作理念：追求作品的純粹性，以圍繞鼓樓的原型進行創作，在創作的語言形式上打破傳統浮雕壁畫的語言形式，利用平面圖形與空間進深的變化關係，將圖形在空間中疊加，形成一種新的視覺體驗。



雕刻時光作品

4. 什刹海站

作品名稱：秋荷映射

作者：馬浚誠

作品名稱：石材雕刻、金屬雕刻

創作年代：2013

創作理念：什刹海湖以荷花著稱，本作品以淺黃細鑿面花崗石材為湖面，襯托出鍍鈦金材料製成之荷映射。



(六) 北京鐵路 S2 線

北京市為發展市郊衛星城，於 2002 年「北京城市軌道路網調整規劃」提出建設北京市郊鐵路計畫，其中城際鐵路 S2 線之規劃係將原有部分京包鐵路（最早係京張鐵路、1921 年西延綏遠更名平綏鐵路、1923 年再西延包頭，1949 年再修復後更名京包鐵路）及康延支線等通勤鐵路運輸系統進行升級改造，路線自北京市西城區之北京北站開始，途經海淀區、昌平區至延慶縣延慶站，另建沙河至昌平北站支線，以滿足昌平區與延慶縣之通勤需求，及北京奧運會時可提供遊客更便捷的交通前往八達嶺長城等景區；改造工程於 2008 年 4 月開工，更換鋼軌與枕木及改善沿線 6 座車站後，於同年 8 月 6 日通車啟用，平均每日輸送旅客能力約 20,000 人次。

1.北京北站

北京北站為建新不忘護舊的車站，結合歷史與現實，成了現代建築的一大特色，是最有歷史價值及最具建築特色的火車站，該線也是北京的第一條快速通勤鐵路運輸系統，使遊客能方便快捷地往返北京市區及八達嶺長城等風景區，紓解搭乘巴士或包車前往長城的眾多旅客，降低塞車之苦與達到環境節能減碳之理念。

原係京張鐵路之西直門站（1905 年建造），為詹天佑先生主持設計興建京張鐵路（北京豐台柳村至張家口）時建造之日式建築車站；1921 年京張線鐵路西延至綏遠，爰改稱平綏鐵路西直門車站（即目前文物保存站房上書寫之站名）；1970 年代隨著往東直門、廣安門及五路等 3 鐵路陸續拆除後，成為京包線（北京-包頭）、京通線（北京-通遼）旅客列車的始發站和終點站，1988 年西直門站更名為北京北站；城際鐵路 S2 線之規劃包含擴建北京北站，2005 年開始以半半施工方式，先將西半部的月台高度自 70cm 改建至 125cm，後續改建東半部的月台，整體為 5 座島式、1 座岸壁式 11 股道之配置，另新建大型鋼桁架雨棚，路線以無縫鋼軌與 PC 枕構築，號誌系統也更新為電腦集中連鎖、自動化與智能化控制；2007 年在月台南端新建 RC 構造站房，為地上 6 層挑高、地下 2 層建築，外觀造型與天安門廣場西側之人民大會堂相似，採蘇俄與北韓方正直挺簡潔之建築風格設計，外牆柱列部分採灰色花崗石材裝修，柱間則為淺藍色玻璃帷幕牆；地面層售票廳獨立於東南角落，旅客持票自車站入口剪票後直接進入候車大廳，下至地下 1 層月台搭車；車站前廣場有往地下一層轉乘（捷運 2、4 與 13 號線及公車與客運）大廳的出入口，大廳東、西 2 側各有 1 處售票廳，剪票後進入候車大廳可直通月台；新站房於 2009 年 1 月 16 日通車啟用，而原有站房則於次日作為文物保存。



北京北站全景圖

	
<p>北京北站售票廳</p>	<p>北京北站內部</p>
	
<p>前往八達嶺月台</p>	<p>S2 線和諧號火車</p>

2. 八達嶺站

八達嶺站於 1979 新建，係利用京包鐵路廊帶鄰河北省 216 號省道側興建之一座北京鐵路局 4 等站，南端距八達嶺長城約 800 公尺，城際鐵路 S2 線之規劃予以改建為 1 幢 2 層樓及部分 1 層挑高 RC 構造，車站入口及外觀樸實、頂部為淺斜頂屋簷之建築物，站房南端另設 1 幢車站快餐店；因設站基地狹長，故以站房與月台分離，南段興建站房、北段興建岸壁式（第 1 月台）及島式月台（第 2 月台單側營運）各 1 座 2 股道之方式配置，動線設計係自站房北端進站，經過安全檢查後進入售票、候車及剪票口共用之大廳，大廳旁並設 1 旅運販賣處，廁所在售票處旁，空間稍顯狹窄侷促，購票、候車及上廁所之動線交織，人多時恐顯紊亂；南下旅客剪票後須先跨越鐵路再沿 2 股間之小道至第 2 月台搭車，北上旅客則沿站房旁小道至第 1 月台搭車，到站旅客則至第 1 月台南端站亭出站，左轉沿 216 號省道即可達八達嶺長城景點。



八達嶺站外觀



售票及候車大廳

三、北京市區公共藝術考察

(一)概述

北京是中國的首都，半世紀以來，北京城市雕塑、壁畫、傢俱等不同形式的公共藝術，為北京公共藝術的發展打下了堅實的基礎，展現北京的歷史文化。1996年成立的北京城市雕塑建設管理辦公室，為市規劃委所屬事業單位。主要職責是負責落實《北京城市雕塑建設規劃綱要》；制定北京城市雕塑遠期、近期發展計畫；參與組織大型工程的城市雕塑招標、投標工作；開展城市雕塑建設方面的研究工作；負責全市城市雕塑設計、製作加工單位的資質審查，從各方面促進了北京公共藝術更有秩序更大規模的發展，本此考察之王府井大街、奧林匹克公園則為北京公共藝術之亮眼成就。

(二)王府井大街公共藝術

走進北京王府井大街，會不時看到一座座形神俱佳的城市雕塑，這些城市雕塑形成王府井地區特有的文化商貿氛圍，是商貿街區與文化藝術成功結合的典範。王府井的歷史可以追溯到明代，因此處陸續建立多個王府和公主府，當時稱為王府大街。清末因王府大街有一口甜美的水井，遂定名為王府井大街。50年代王府井大街建成了北京市第一個百貨大樓，成為全國最著名的商業區。90年代末，為迎接國慶50周年，市政府決定對王府井地區進行全面治理整頓，北京城市雕塑建設管理辦公室積極參與此項工程的策劃，一系列以歷史性、藝術性、趣味性、融合性為目標的公共藝術陸續完成。

作品《王府井牌匾》浮雕建設在王府井大街南口西側牆面上，採用的是傳統匾額形式，金色招牌鮮亮突出，古樸大方。浮雕中間是王府井三個鍍亞光鈦金的金黃色大字，四周雕刻著全聚德、東來順飯莊、盛錫福等十二家王府井百年老字型大小的招牌及其經營場景，還雕刻著各種吉祥圖案和老百姓喜聞樂見的小動物，以此烘托出古商業街繁華熱鬧的景象。《王府井牌匾》是王府井大街的門面，象徵北京的傳統商業文化繁榮和北京現代商業的無限生機。



王府井牌匾刻出王府井熱鬧景象



王府井《賣糖葫蘆》
雕塑反映老北京文化

《逝去的記憶》是由《剃頭》、《單弦》、《拉車》組成的一組鑄銅雕塑，安放在王府井大街新東安市場便道上。三座雕塑採用的是寫實造型的手法，再現了清末、民初時代最具北京特色的生活場景。《拉車》作品提供民眾與之互動的創意，作品只塑造了人力車夫，略去人力車上的乘客，看到這一雕塑的觀眾無不為其設計的場景所吸引，更有人坐到人力車上，與其合影留念，留給觀眾充分的想像空間。

《童趣》設置在同升和鞋店門前，是一組鑄銅四人群雕。四個稚氣活潑的兒童對一雙出奇大碼的皮鞋產生興趣，不顧大小的去試穿它。雕塑家塑造的兒童純真可愛，拖住了遊人的腳步。

	
<p>剃頭</p>	<p>單弦</p>
	
<p>拉車</p>	<p>童趣</p>

(三) 奧林匹克公園公共藝術

2008 年的北京奧運會既是一場體育賽事，同時又是一場藝術盛會。北京奧運會讓奧運與藝術同行，從城市規劃、建築設計、公共藝術等方面踐行了綠色、科技、人文三大理念。奧林匹克中心區是奧運會大型活動的核心區域，為鳥巢、水立方等主要場館所在，也是北京奧運城市公共藝術建設的核心區域，中心以北為奧林匹克森林公園，以南則為其他場館與預留地。

具有雕塑感的奧運建築「鳥巢」位於奧林匹克公園中心區東南部，其形態酷似

一個搖籃，像一個孕育生命的巢。整個建築通過巨型網狀結構，如同一個巨大的容器，中國傳統文化中鏤空的手法、陶瓷的紋路、紅色的燦爛、熱烈，與現代最先進的鋼結構設計完美地相融在一起，為 2008 年北京奧運會一座標誌性的建築體。

「水立方」-國家游泳中心位於奧林匹克公園中心區西南側，它將形似水泡的 ETFE 膜材料與建築設計、結構設計融於一體。水立方不僅是一幢以微觀結構生成的優美而複雜的建築，更以中國天圓地方的思想將西南側的水立方與東南側圓形鳥巢遙相呼應，構成了奧林匹克中心區最核心的景觀。



奧林匹克公園多功能塔位於奧林匹克公園中心區的中部，是北京奧運會期間的主要轉播現場，供世界各國的多家媒體使用，是一個座標性構築物，又稱為玲瓏塔，既有中國塔的概念，又在融合了中國古典文化的同時具備結構本身的形式之美。除了建築之外，為充分體現奧林匹克宗旨，豐富奧運匹克公園的藝術文化景觀，奧運舉辦前舉辦中國北京奧林匹克公園城市雕塑設計方案大賽、奧運景觀雕塑方案徵集大賽，徵選出多件園區公共藝術作品。

		
<p>玲瓏塔</p>	<p>觀光塔</p>	<p>運動意象</p>

奧林匹克公園中更有一龍形水系，營造水岸休憩空間。奧運大道東側下沉庭院的景觀設計，結合中國元素，用紅色的鋼構支起上百面響鼓。在通路旁立起一排”銅蕭”，管上有孔，風過可鳴，管下有燈，引導路人。此外搭建了鐘樓，在鋼架上掛滿禮樂的鐘磬鈴，隨風搖擺，清音可繞。還種上青竹，擺上長凳，提供輕鬆悠閒的休息環境。

	
<p>龍形水系</p>	<p>下沉式廣場</p>

		
<p>響鼓</p>	<p>銅簫</p>	<p>鐘磬鈴</p>

四、文化遺產考察

(一)概述

自中華人民共和國在 1985 年 11 月 22 日加入《保護世界文化與自然遺產公約》的締約國行列以來，截至 2014 年，經聯合國教科文組織審核被批准列入《世界遺產名錄》的中國的世界遺產共有 47 項（包括自然遺產 10 項，文化遺產 33 項，雙重遺產 4 項，含跨國項目 1 項），在數量上居世界第二位，僅次於義大利（50 項，含跨國項目 3 項）。

中國是世界上擁有世界遺產類別最齊全的國家之一，也是世界自然與文化雙遺產數量最多的國家，其中首都北京擁有 7 項世界遺產，是世界上擁有遺產項目數最多的城市。因此，實際考察著名的文化古蹟有利於理解汲取相關經驗，期使工程與文化資產能共存，並參考北京政府如何保存其歷史悠久古蹟，共創城市景觀與都市再生之效益，為民眾建構出更優質的生活空間為目標。

(二) 頤和園

位於中國北京市海淀區西北，佔地 290 公頃（合 4400 畝），是清朝的行宮和大型皇家園林。修建於清朝乾隆年間、重建於光緒年間，曾屬於清朝北京西郊三山五園之一。頤和園素以人工建築與自然山水巧妙結合的造園手法著稱於世，是中國園林藝術頂峰時期的代表。

頤和園以萬壽山和昆明湖為主，昆明湖占頤和園總面積的四分之三。萬壽山分為前山、後山兩部分，前山有長廊、排雲殿、佛香閣、智慧海、石舫、樂壽堂、國花台、聽鸞館等景點。後山中路為規模宏大的漢藏風格寺廟殿宇，周圍點綴以數座小型山間園林，有蘇州街、諧趣園、花承閣、趵突泉、丁香院、四大部洲、須彌靈境、香岩宗印之閣等建築。昆明湖中有一島，名南湖島。昆明湖兩岸仿照西湖修了東堤和西堤。



蘇州街



頤和園內古牌樓



頤和園昆明湖



頤和園內古宅

(三) 長城

八達嶺是位於北京市延慶縣內臨近居庸關的一個山峰，地處於北京西北。八達嶺是長城建築最精華段，集巍峨險峻、秀麗蒼翠於一體，玉關天塹，為明代居庸關八景之一。1987 年被聯合國教科文組織列入《世界文化遺產名錄》。八達嶺長城建於 1504 年，關城有東西二門，東門額題「居庸外鎮」，刻於嘉靖十八年(1539 年)；西門額題「北門鎖鑰」，刻於萬曆十年(1582 年)。是中國開放最早的一段長城，也是至今為止保護最好，最著名的一段明代長城。



(四) 明十三陵

明十三陵位於北京昌平區境內的天壽山麓，是明朝(1368 至 1644 年)13 位皇帝的陵墓群，距北京約 50 公里，陵區總面積約 80 平方公里，始建於公元 1409 年，到 1644 年明朝衰亡，前後歷經兩百餘年，共建 13 座皇陵、7 座妃墓和一座太監墓。

明十三陵，是中國歷代帝王陵寢建築中保留的比較完好的一處，它建築宏偉，體系完整，歷史悠久，具有較高的歷史和文物價值。1957 年，北京市政府公佈明

十三陵為北京是第一批重點古件文物保護單位。1961 年被公布為全國重點文物保護單位、1982 年，國務院公布明十三陵風景區為全國重點風景名勝保護區。1991 年，明十三陵被國家旅遊局確認為”中國旅遊勝地前 40 名”之美名。2003 年 7 月 3 日經聯合國世界遺產組織第 27 界大會通過，明十三陵列入《世界遺產名錄》。



定陵入口



明樓



陵恩門遺址

	
<p>以強化玻璃保護石板門</p>	<p>以強化玻璃保護陵寢內門柱</p>

五、北京藝文地標考察

(一)概述

北京這座文化古都展現的包容力無窮，各種文化在這裡交流、碰撞、融合，卻不會產生排擠的現象。近年來北京出現愈來愈多的藝文地標，有被美國《時代週刊》評為全球最有文化標誌性的二十二個城市藝術中心之一的 798 藝術特區。融入藝術元素、傳承地域文脈，創造出世界獨一無二的藝術創意園區。被美國《商業週刊》評為中國十大新建築奇跡之一的長城腳下的公社則是另一個著名藝文地標，將文化元素直接植入建築，引發人們從文化藝術的角度看待環境、關注生活。

(二)798 藝術區

北京 798 藝術區過去曾是原國營 798 廠電子工業廠區所在地。自 2001 年開始，來自北京周邊和北京以外的藝術家開始集聚 798 廠，這個佔地 10 平方公里的包浩斯建築風格視覺藝術園區，原本只是荒廢的國營廠區，如今聚集著近兩百家畫廊、藝術家工作室、策展人辦公間以及咖啡館、酒吧等各種空間的聚合，形

成了富有特色的藝術展示和創作空間。這些原本為容納機器所建造的廠房有著自身鮮明的特色，即頂棚高、窗戶大、橫樑和立柱支撐起整個開闊的空間，由其改建的工作室自然也保留著大工業時期的痕跡。經由當代藝術、建築空間、文化產業與歷史文脈及城市生活環境的有機結合，798 藝術區已演化為一個文化概念，另透過媒體不斷的宣傳、藝術節的舉辦及人大代表的提案，終於讓北京市政府重視它的存在，且在 2006 年正式成為北京文化藝術創意產業園區中的一環並免於被拆除。



原電子廠區變身為文創園區



798 藝術中心



店面藝術裝修



室內藝術裝修



文創園區雕塑	文創園區雕塑
	
文創園區雕塑與塗鴉	文創園區雕塑

(三)長城腳下公社

「長城腳下的公社」座落於北京延慶縣、鄰近「水關長城」，是北京的一系列當代建築集合，坐落於八達嶺長城腳下的 8 平方公里的山谷，由 SOHO 中國投資開發，並由日本建築師隈研吾等十二名亞洲建築師設計。長城腳下的公社在 2003 年威尼斯雙年展第八屆國際建築展獲得「建築藝術推動大獎」。

四十二棟別墅錯落有致地建在陡峭安靜的山谷裡，設計師採用巧妙的設計理念將酒店獨立套房的便利與別墅寬大的起居、就餐空間完美融合。加上長城腳下所獨有的自然景觀，在每棟別墅裏都能領略到不同的群山美景和未經修復的古老長城的風韻。從每一棟別墅都可以看到未經修復的古老長城，並可以從公社的小徑通往長城，是感受藝術與環境和諧融合的美妙去處。

	
公社接待中心外觀	公社接待中心內裝



中國建築師安東所設計的紅房子



日本設計師隈研吾設計的竹屋

肆、考察心得與建議

一、中央美術學院對北京公共藝術設置及專業人才培育的努力

中央美術學院設有國畫、造型、設計、建築、人文、城市設計及實驗藝術等 7 個分院，致力於各學科群間相互切磋、相互影響的現代形態美術教育，並開創建築與藝術兼具之教育模式，建構集藝術與建築教學、設計創作及理論研究為一體之教育平台，努力實現教學、科研與工程實際相結合，培養建築、藝術及文化並重之專才，在 21 世紀中國特色的美術教學實踐和學術建構發揮引領作用。

北京地鐵車站之公共藝術設置案例，甚多係由中央美術學院建築及城市設計 2 分院，以相輔相成、積極密切合作之方式完成，使地鐵車站之建築裝修具有藝術化的設計，公共藝術之創作亦兼具考量建築空間及環境之融合，另外城市設計分院設有公共藝術科，培養公共藝術創作、藝術評論、應用藝術、藝術教育及藝術行政等相關領域專才；以上可作為我們大學院校開設相關學科或建構教學模式之參考，有助於我國公共藝術之設置更為盡善盡美。



中央美術學院師生在校區內之壁畫創作



中央美術學院校區內景觀與建築之融合

二、各具特色的地鐵線路

經過此行的考察，發現北京新建的幾條地鐵，正嘗試多元的公共藝術形式，比如：把室內空間設計納入公共藝術的地鐵八號奧運線，創造高雅的視覺效果；因經費有限而利用特殊顏色區別各站的大興線(郊區線)；照明空間規劃營造重點的機場線；利用簡潔、高效保留中國建築特色的地鐵十五號線；以實用為主，作品規劃簡單的六號線，未來也接續嘗試更多不同的公共藝術規劃模式，這不僅豐富了每個地鐵沿線的話題及趣味性，更延展公共藝術與地鐵空間共榮的可能性。

在交流會中，我們清楚了解北京地鐵多由中央美院進行規劃，而學院中在進行地鐵主題風格與重點站考察時非常精密，透過點線面的地圖分析與田野調查，畫分旅客交通人數、文化藝術園區分佈等，不僅能更有效的運用建造經費，更能將站體特色有效推廣給更多民眾欣賞，如此的研究方式也許是在日後臺灣軌道交通公共藝術規劃中可加以參考的部分。

最新的地鐵公共藝術是與民眾互動的嘗試，什剎海最新的一件作品記錄下在地的北京記憶，往來民眾可藉由 QR code 掃描獲取簡介。台灣公共藝術素有包含民眾參與部分，因倚靠過去豐富的發展經驗，不斷創新，強化台灣公民美學素養。

	
什剎海站公共藝術作品	作品內之 QR code

三、文物古蹟保存

現階段北京對於古蹟文物保存相對以前友善許多，但在一些小細節的地方還有待時間與藝術推廣而改善的現況。好比說古蹟的樓梯直接使用鐵樓梯公民眾通行，這樣直接的放置鐵樓梯，一來是避免眾多人潮毀壞石梯，二來是保障民眾的安全避免石滑，但可能間接破壞古蹟的形象以及古蹟無法呈現原始的樣貌等問題。又如展示作品的作品臺的護欄高度直接擋住展品，以避免民眾觸碰或避免破壞展品的預防措施，可能影響民眾對展品或展覽地點喪失參觀興趣與二次來訪的意願。

因此如何創造友善環境及展覽空間，將是未來在規劃古蹟開放民眾參觀議題中，需首要考慮的重點，優良的友善環境將給予觀者一個舒適的空間，也將影響古蹟本身的形象，更廣域的影響整個在地區域的旅遊、文化發展。



民眾行走的鐵樓梯，做工粗糙影響美觀

四、藝術品的觀賞自覺

隨著北京市政府委託單位規劃各站的公共藝術特色作品完成後，對於作品與地鐵空間的視覺動線往往被官方的文宣或是布條打散。由於公共藝術往往是設置於地鐵的進入口站亦或是容易被民眾看見的地方，相關的宣導文宣也被安排在此，以達到最大的宣傳效益。不過，這將限制藝術家賦予作品和地鐵空間原本的功能性與最佳觀賞位置，也因此似乎失去了當初設置公共藝術品美化環境空間的美意。

再談到作品說明牌，藝術家們的作品至於地鐵空間多是沒有放置作品說明牌，這將枉費藝術家創作的心血亦或是不尊重藝術家等疑慮。目前在少部分新作品旁邊已設置作品說明牌供人欣賞並了解，能發現官方或設置者對於作品正名這件事逐漸重視，也期待未來北京地鐵作品與公共空間的關係能有更多元與精彩的發展。



五、本局未來業務改善之心得與建議

(一) 車站室內裝修及資訊標誌板以藝術化作法呈現，可供本局車站設計參考

北京地鐵 8 號線森林公園南門站位於奧林匹克森林公園，其室內裝修係委託中央美術學院規劃設計，創作團隊顧名思義係以車站名稱「森林」之意象發想作為設計主題，將月台柱及天花之裝修分別以樹幹及樹枝之形態結合而成，樓梯之扶手也以樹枝之形態設置，月台安全門及樓梯上部牆面之強化玻璃上則以樹林之圖像表現，整體形塑出「森林」車站之氛圍；惟樹枝形態之金屬天花及樓梯扶手，加工繁複、耗時較長。



北京地鐵 8 號線北土城站緊鄰元大都土城牆遺址，其室內裝修亦委託中央美術學院規劃設計，創作團隊以「青花瓷」之意象發想作為設計主題，具龍舟意象之車站出入口、月台上之圓柱及花瓶，外表均以青花瓷之花紋圖案表現，亦整體形塑出「青花瓷」意象之氛圍；惟資訊標誌板大小於花瓶之整體配置設計不佳，另外表係以印有青花瓷花樣之卡典西德貼紙黏貼，易遭人為損壞，設計時須加以考量。

	
<p>龍舟意象之車站出入口</p>	<p>資訊標誌板</p>

- (二) 本局新設車站依「公共藝術設置辦法」規定設置之公共藝術品，係屬狹義之公共藝術，鑑於新一代的車站須兼具藝術、人文、觀光及休憩等多元化特色，建議應於設計階段即將廣義之公共藝術納入設計考量，以工程作為融入更多的美學元素，形塑出更符合在地特色之車站。
- (三) 各車站於辦理細部設計時，建築師已就都市後續發展紋理及環境現況建構完整設計理念，本局於辦理「公共藝術設置計畫書」之設置理念訂定時，建議延續建築師設計理念，期使徵選之作品更符合整體規劃之原意。
- (四) 本局新設或改建車站達 3 處以上之計畫，建議可採徵選策展團隊含藝術家方式辦理，對於設置主題之展現更為明確，並能統籌規劃各車站呈現之樣貌。
- (五) 文化遺址、古蹟及歷史建物為文化資產保存中重要的一環，本局應持續秉持工程與文化資產共生共榮之施工理念，並採源頭管理方式，建議於路線規劃階段即避開遺址、古蹟或歷史建物，無法避開時於設計階段即先行辦理相關搶救、移設或落架拆解等，倘先行處理確有困難，則應合理估列工期，以降低文化資產對工程之影響。

