

地方政府機關任意摧毀應納入保存的古蹟及文化資產，特請文化部針對此案進行說明，是否有行政程序違法之情事。

(二十六) 本院李委員慶華，有鑑於位於新北市之核一廠、核二廠的商轉營運執照，分別最快應於 2018 年、2021 年屆滿，且最近兩年內，有關於核電廠工安意外事件層出不窮，再再加深民眾對政府核安管控疑慮，重創核安信心。核一廠、核二廠所在地附近之新北市金山區、萬里區居民，長久以來飽受核電廠工安意外事故驚擾，阻礙地方發展與企業投資該區意願。而核一、核二廠若發生核安事故，影響範圍涵蓋我國北部政治、經濟、軍事等中心，國人居住密度全台第一，政府自然無法接受核電廠有任何程度不等之核安意外發生。輔以總統馬英九先生曾於 2011 年明確宣示，政府針對核能政策，將採『穩健減核、逐步廢核』的方向，漸進式走向非核家園目標，特向行政院提出書面質詢。要求行政院應積極尋覓核廢料永久貯存廠位置，儘速將核一廠內暫存核廢料移出。核一廠乾式貯存執照，在無法獲得新北市政府首肯前，現有核廢料貯存空間置滿後即不可再繼續運轉。核一、核二廠最遲應於商轉營運執照屆滿後，立即除役並永不再延役，以利地方發展，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、我國核能電廠之設計與建造，主要是參照美國核電廠之規範所設計並施工。而美國核電廠之設計，多以四十年為使用年限。故核一廠最快應於 2018 年除役、核二廠最快應於 2021 年除役。
- 二、最近兩年內，有關核一廠、核二廠工安意外有：核一廠再循環泵跳脫、乾式貯存廠無法得到地方政府使用執照、燃料池不明滲漏、核一廠一、二號機跳機、核二廠錨定螺栓斷損等十數起，嚴重影響國人對政府處理核能安全的疑慮。尤其新北市金山區、萬里區居民，長久以來與核能電廠為鄰，嚴重阻擾地方發展與企業投資該區意願。
- 三、馬總統曾於 2011 年明確宣示，政府針對核能政策，將採『穩健減核、逐步廢核』的方向，漸進式走向非核家園目標。新北市市長亦曾於議會備詢時公開表示反對新北市境內核電廠延役。基於中央政府與核電廠所在地之地方政府都希望減核、廢核之目標，爰要求要求行政院應積極尋覓核廢料永久貯存廠位置，儘速將核一廠內暫存核廢料移出。並要求行政院

在核一廠無法獲得地方政府乾式貯存廠執照前，現有核廢料貯存空間置滿後即不可再繼續運轉。核一、核二廠最遲應於商轉營運執照屆滿後，立即除役並不再延役，以利地方發展。

(二十七) 本院李委員慶華，為明年即將實施之國道里程計費新制，因將影響所有使用國道之駕駛人的權益，尤其對新北市汐止區之居民影響更鉅。此外，國三甲線開放重型機車得以行駛，卻不須負擔相同費用，造成用路人負擔不公。建議政府應在新制度實施前，應詳加考慮各地區之交通狀況與配套、改善措施，輔以考量計程收費制度的一體性，以避免大量車流回堵至市區與收費不公之爭議，爰向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國道一號中山高及國道三號北二高為新北市汐止區主要對外聯繫道路，惟汐止市區之平面道路及國道一號、國道三號汐止交流道平時於上下班期間即非常壅塞，造成用路人困擾。
- 二、交通部高速公路局規劃於明年初實施國道里程計費新制，將影響所有使用國道之駕駛人的權益，尤其對新北市汐止區之居民影響更鉅，政府在推動計程收費制度時，應將對地方交通影響納入評估。
- 三、此外，國三甲線現得開放重型機車行駛，且最高限速僅有每小時 80 公里，明顯與其他國道規劃設計、時速限制有所不同。再者，國三甲線開放重型機車行駛，用路人使用相同道路，卻不須與汽車駕駛負擔相同費用，造成相同制度，兩種標準不一，顯有違公平原則。故要求行政院通盤檢討國三甲線其速限低於一般國道及汽車、重型機車共用特性，並將國三甲線排除於國道計程收費制度之內。
- 四、為避免實施國道里程計費新制後，汐止交通狀況更雪上加霜、國三甲線用路人得以被公平對待，特建議行政院及交通部應考量完整生活圈及平面道路系統是否能負荷等問題，並妥善研處國道里程計費及放寬免費里程數等方案，以避免大量車流回堵至市區，造成地區交通狀況更形惡化。

(二十八) 本院黃委員志雄，鑑於根據主計總處統計，今年 10 月大學以上畢業生失業率為 5.35%，較整體失業率 4.24%還高。其中 20 至 24 歲青年是失業率最高年齡層，平均約有 9 萬 3 千人失業，另一高失業年齡層為 25 至 29 歲，約有 11 萬 2 千人失業，兩者共計約 20 萬 5 千人，占總失業人口約四成左右，顯見年輕族群失業問題嚴重，其長期失業對社會的損失亦難以估