

）貯存場」將變成「最終處置場」。據台灣電力公司指出，該項貯存設施是核廢料中期處置，預計存放 60 年，顯見一旦乾式貯存場開始啟用，就蘭嶼經驗來看，顯見未來核一廠用過之高階核廢料勢必將長存於台灣本島北海岸。

（二十八）本院葉委員津鈴，對於交通部民用航空局辦理「高雄機場北側都市計畫劃定為機場用地」採用以一般徵收方式乙案，高雄機場周邊土地強度與桃園機場周邊土地相似，應予比照「桃園航空城計畫」辦理區域徵收，目前交通部民用航空局徵收方式顯然失當，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、本案異議人等 85 戶於 102 年 5 月 27 日連署陳情，高雄機場周邊土地強度與桃園機場周邊土地相似，應予比照「桃園航空城計畫」辦理區域徵收。交通部民用航空局於 6 月 17 日函復桃園機場周邊均屬土地強度較低之非都市土地，惟高雄機場及松山機場均為都會型機場，周邊已無空間規劃區段徵收範圍，故本案計畫採用一般徵收辦理。
- 二、就目前土地開發強度而言，桃園機場周邊土地與高雄機場周邊土地開發強度相似。就中央政府政策面而言，應再續重塑南北平等之理念。既然條件大略相同，中央可出資 4,000 億元以區段徵收方式辦理桃園機場航空城計畫，應以同樣方式採區段徵收方式開發高雄機場。
- 三、交通部民航局若採區段徵收方式，除了農民地主可分回 45%以上較高強度住商土地帶動地方繁榮之外，民航局與高雄市政府也可取得約 55%土地，供作公共建設之用，將可吸引大高雄相關產業於周邊群聚發展。基於上述原因，民航局應予重新評估，以達成政府及該地住戶雙贏局面。

（二十九）本院葉委員津鈴，對於我國衛生福利部食品藥物管理署針對美國牛肉開放容許 10ppb 萊克多巴胺含量一案，因目前實驗數據無法確定長期攝取殘留對健康是否會造成問題，本席對此甚感憂心，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據農委會網站，綜合動物試驗（鼠/狗/猴）及初步人體試驗資料，認為萊克多巴胺在安全性上的最大疑慮為對心血管功能的影響，況且雖然不會引起急性中毒反應，但是既然是藥品，就會有副作用，此種化學藥物不應存在於食用肉品之中。
- 二、目前歐盟安全評估報告認為萊克多巴胺人體實驗樣本過少，缺乏可靠性，無法確保對人體安全無虞，因此歐盟目前是禁止使用。至今國際多數國家仍然禁止使用此類飼料添加物，

而台灣民眾不需要含有瘦肉精之牛肉，也無須為了美國商人而承擔此藥物之風險。

三、雖然台灣因台美談判下，被迫開放含有萊克多巴胺之牛肉，但基於國人健康考量，衛福部應長期研究，並提出對人體試驗資料，必要時提高容許值標準，或是再次禁用萊克多巴胺。

(三十) 本院李委員昆澤，針對高雄 81 號碼頭附近海域在今年 10 月 12 日上午浮現約 200 公尺油汙，從民眾通報地方政府環保局及 1999 市民專線後，到台灣港務公司開始進行除汙，中間共花費 5 個多小時進行聯繫，卻造成汙染範圍擴大，顯然中央與地方機關間欠缺通報聯繫系統，因此，要求港務公司應該加強港區油汙處理機制，並建立與港區地方政府之通報管道，以維護港區環境，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、高雄 81 號碼頭附近海域，在今年 10 月 12 日上午 10 時，有民眾發現海面浮現 200 公尺油汙，先向高市環保局及 1999 市民專線通報，但環保局以海汙非權責範圍轉報海洋局，海洋局又以污染在商港區轉報台灣港務公司，從發現油汙到實際清理耗時近 5 小時。除凸顯政府效率不彰外，也暴露出中央與地方機關間聯繫不足。
- 二、此外，據了解港務公司處裡時間會耽擱，是因為地方政府通報港務公司後，卻因假日聯絡不到清潔人員，才會至下午 3 時才開始除汙。因為政府機關聯繫不足以及處理效能不彰，導致油汙早已擴散，擴大汙染海域。
- 三、由於港區與地方政府不僅是地緣關係，應該還有市港合作關係，關於港區汙染問題，應該建立通報聯繫管道，全盤檢討假日通報機制，強化港務公司處理應變能力。

(三十一) 本院賴委員士葆，查近來台灣食品安全頻亮紅燈，從塑化劑到近來的毒澱粉事件，影響層面廣泛深遠，已直接威脅民眾安全。雖現行食品衛生管理法在 100 年 6 月因應塑化劑時，業已針對違法致危害人體健康者，大幅加重罰金（18 到 90 萬罰金提高為 1,000 萬以下）與刑責（三年以下有期徒刑提高為七年），惟卻未能有效遏止不法，顯見僅加重處罰規定尚不足確保民眾之食品安全。因此，為強化既有機制亡羊補牢，更積極著手修改食品衛生管理法，希能對違法不肖業者加重刑罰，特向行政院提出質詢。