

面、工廠等用途與推動機場周邊保護區經濟發展，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台南軍民用機場擁有占地 547 公頃的土地，2011 年台南機場升格為台灣第 9 個可以起降國際及兩岸包機之機場後，國防部應考慮將目前軍民合用的台南機場解編改為國際民用機場（東南亞、東北亞或大陸），並將南部軍用機場再整合，騰出經濟資源，帶動地方發展。
- 二、台南機場於 1997 年升等為乙種航空站，旅運人次達到最高峰，年營運量為 249 萬人次，但往後逐年下降。2002 年時，台南機場旅運人次已衰退至 147 萬人次，客運場站設施使用率僅為 54.70%。到了 2010 年，旅運人次僅 21 萬，場站設施使用率 7.90%，台南機場目前所謂的民用部分，也只僅剩下外島（澎湖、金、馬）航線，其實形同虛設；而且，隨著時空與科技的轉變，機場應該也沒有那麼嚴重的地理位置特殊限制。
- 三、基於法令規定，目前機場周邊限制 500 公尺禁止開發，對於台南區域經濟發展與永成路二段區段工商經濟發展受制侷限，應開放 150 至 200 公尺供民生經濟需求與地區發展。

（九）本院許委員添財，有鑑於政府公布「就業率」與「失業率」指標缺乏實質意義與參考價值，主計總處應發布「就業所得指標」，並主動按期公布就業中「低於每月最低勞工薪資的就業人口」總數及「占總就業人口比例」之數據，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、目前我國對於就業者之定義十分寬鬆，就業者係指年滿 15 歲且符合下列情形之一者：(1)從事有酬工作（不論時數多寡），或每週工作 15 小時以上之無酬家屬工作；(2)有工作而未做之有酬工作者；(3)已受僱用領有報酬但因故未開始工作者，亦即凡從事有酬之工作者不論時數與薪資，均可視為就業者。
- 二、國家制定每月最低勞工薪資的目的就是滿足國人最基本生活權，但政府將臨時工、兼職打工的工作者視為就業者，惟每周僅數小時的工作根本不足以養家活口與應付日常生活開銷。
- 三、馬政府想要執行「富民經濟」政策並提升就業所得，首先就必須先正視只徒具形式，完全背離人民真實感受與實際情況的就業者定義，定期公布「就業所得指標」與真實公開「低於最低勞工薪資的就業人口數與其比例」，從中尋求改革方案，避免美化就業率及失業率數據與製造均富假象，才是真正的「安心內閣」。

（十）本院許委員添財，有鑑於 H5N2 禽流感疫情爆發，為掌控疫情、