

第六週  
社會法時事整理  
20230309-20230315

## 目錄

【老年經濟安全】 .....	2
一、 物價上漲效應...勞保年金調漲 最高逾 7.2% .....	2
【高齡就業、銀髮人才】 .....	4
一、 重現 1970 加工區女性勞動者故事 勞博館廣播劇說給你聽.....	4
二、 斜槓不愁失業！高市勞工局開照服員訓練班結合專長輔療.....	5
【勞動重要議題】 .....	7
一、 連假到職 不影響勞保權益.....	7
二、 立委贊成軍公教調薪...但須考量通膨.....	8
三、 為改善國內低薪問題 藍委提修法鼓勵企業加薪.....	9
四、 移工留才久用放寬 新增屠宰業 15 日上路.....	10
五、 台鐵債務負擔 勞資未達共識.....	12
六、 全國 6 千名工友爭加薪 勞團批人事總處搞小動作、沒誠意.....	12
七、 強化蜘蛛人作業安全 北市勞檢處與繩索業締結安全伙伴.....	13
八、 如何不被 AI 淘汰 勞動部補助工會辦勞教最高補助 20 萬 .....	14
九、 台灣美光推優離減員 5% 勞部：溝通勿有不當暗示 .....	15
十、 長勤工會違法 市府禁止開會選舉.....	16
十一、 東亞人口漸趨老化 急訂友善移工政策.....	17
十二、 走出疫期工作低潮 美國女性就業數連 4 個月超過男性.....	19
十三、 罷工潮不熄通膨問題未解 英財相將公布預算計畫.....	20
十四、 美國就業數據 外強中虛.....	20
十五、 菲律賓要求「吉普尼」換環保車型 司機罷工抗議影響生計.....	21
十六、 鐵人不能喊累？（上）被美國「百年舊法」碾壓的鐵路罷工權.....	23
十七、 鐵人不能喊累？（下）美國鐵路勞權困局：待遇不會最差，但休想更好	28
【經濟安全議題】 .....	33
一、 政府 450 億元撥補 勞保基金水位回升至 7,824 億元.....	33
二、 五年法定期限將至 立委：年金改革辦公室「幾乎停擺」 .....	33
三、 法國年金改革清潔員也罷工！巴黎街頭飄腐臭味堆逾 7000 噸垃圾....	34
四、 法國年金改革進入最後階段 工會罷工最後一搏.....	35
五、 法國年金改革法案過首關 警民衝突逮 32 人.....	36

## 【老年經濟安全】

### 一、 物價上漲效應...勞保年金調漲 最高逾 7.2%

資料來源：2023-03-13 01:54 經濟日報／ 記者江睿智／台北報導

近年來物價飛漲，為避免勞工退休金被物價上漲吃掉，影響老年生活經濟保障，據了解，2011年、2012年、2016年、2017年、2018年共五個年度請領勞保老年年金的退休勞工，自今年5月起有望調升老年年金，調幅最高逾7.2%，將創下有史以來新高調幅，預估共約66萬名退休勞工受惠。

勞保年金設有隨物價調整機制。依勞保條例規定，當消費者物價指數(CPI)累計成長率達5%時就會調整勞保年金給付，且CPI累計漲多少，老年年金就調多少；一旦調升後，該年度重新計算累計CPI成長率，直到累計CPI年增率超過5%，才會再次啟動調升機制。

#### 2023年勞保老年年金調升情況概估

請領年度	截至2021年底CPI累計調幅(%)	預估至2022年底CPI累計調幅(%)	預估受惠人數(萬人)
2011年	4.32	約7.2	約7.1
2012年	2.29	約5.2	約13.2
2016年	4.32	約7.2	約15.9
2017年	3.68	約6.6	約16.4
2018年	2.29	約5.2	約13.3

註1：CPI為消費者物價指數。

註2：依規定自2023年5月起、依實際累計CPI年增率，調升領取老年年金金額。

資料來源：勞保局

江睿智 / 製表

主計總處日前發布統計，去(2022)年全年 CPI 年增率為 2.95%，創 14 年來新高。預估包括 2011 年、2012 年、2016 年、2017 年、2018 年等五個年度請領勞保老年年金，加計去年 CPI 增幅，累計幅度將超過 5%，因此，自今年 5 月起，將調升月領老年年金金額，預計 6 月入帳。

勞保局指出，截至 2021 年底，2011 年度和 2016 年度，累計 CPI 年增率分別已達 4.32%；2012 年度及 2018 年度累計 CPI 年增率為 2.29%；2017 年累計 CPI 年增率為 3.68%。一旦加上 2022 年 CPI 年增率，都將會超過 5%。

其中，2011 年度和 2016 年度領取老年年金調幅有望超過 7.2%，創下 2009 年勞保年金開辦以來，老年給付最高調幅，反映近年物價上漲之兇猛。

舉例來說，以 2011 年申請勞保年金給付、每月領取 2 萬元老年年金的勞工為例，已曾在 2017 年 5 月調升 5.1%、改領取 21,020 元；而到去年底累計 CPI 上漲率若達 7.2%，自今年 5 月改核發 22,533 元。

今年除了上述五年度除勞保年金給付調升外，領勞保遺屬年金、失能年金也會一併調升。

一旦退休勞工領的老年年金若達到法定調升時，按往例，都是自當年度 5 月起調升勞保年金，6 月入帳，屆時退休勞工會在帳面上看到兩筆入帳，一筆是原本請領金額，另一筆則是調升後的加發金額，至 7 月才合併計算顯示。

近兩年因全球通膨，物價飛漲，勞保局大規模進行調整退休勞工的勞保年金。依規定，去年 5 月已調升五個年度請領勞保年金，約有 49.2 萬人受惠；今年 5 月還會調升五個年度，預計受惠人數更多達 66 萬人。

## 【高齡就業、銀髮人才】

### 一、重現 1970 加工區女性勞動者故事 勞博館廣播劇說給你聽

資料來源：2023-03-13 09:20 聯合報／記者徐如宜／高雄即時報導

高雄勞工博物館在 3 月推出勞動劇場《「培」你說故事！》廣播劇，平均年齡 67 歲的素人演員們，以聲音重現 1970 年代加工區女性勞動者們工作職場及家庭的故事，向身兼多重角色的女性勞動者致敬。高雄市勞工局表示，希望藉由勞動戲劇，讓大眾懷想當年女性勞動者的處境及貢獻，也繼續一同努力建構性別平等與多元尊重的職場環境。

勞工局表示，演繹女工們青春故事《「培」你說故事！》廣播劇共四集，將在 3 月的每周三陸續於勞工博物館《工代誌》podcast 各平台上架，歡迎聽眾朋友點擊收聽。聽友鎖定勞博館 FB 粉絲專頁，參加抽獎活動按讚分享留言，就有機會把勞博館文創商品帶回家。

這部廣播劇邀請高雄在地演藝團隊《好事集劇團》，為勞工博物館志工戲劇組進行 2 個月密集的聲音培訓，讓這群平均年齡 67 歲的素人演員們，將原先在館內定目劇中習慣以視覺演出的形式，轉為挑戰更強調聲音表情的聽覺演出。

志工陳秋蜜擔任劇中角色「月枝」，她說，人物設定與她自己的生命經歷很相似，來自農家，家裡的兄弟姊妹眾多，每次看見辛苦工作父母的背影就很想快點長大出去外面工作賺錢，改善家庭生活等，這些情節彷彿是自己的前半生的走馬燈。當她用自己的生命經驗演繹月枝的角色時，就像是再次走入自己曾度過的歲月，也更能理解及心疼當時加工出口區女性工作者的辛苦與堅毅，對於在詮釋角色時就更能用聲音演出情緒張力。

勞工局長周登春表示，3 月是屬於所有婦女的月份，國際婦女節起源於女性勞動者爭取自身的勞動平權，台灣也因為有女性勞動者的辛勤付出才能撐起半邊天。在這值得向女性們感恩的月份，勞博館以更軟性的廣播劇為媒介，希望觸及

不同的受眾，再現 1970 年代勞動者歷史，也提醒所有民眾能夠關懷感恩生活或職場上貢獻與付出的婦女，更重視女性的勞動權益。podcasts 連結：

<https://bit.ly/3wLZ06H>

## 二、斜槓不愁失業！高市勞工局開照服員訓練班結合專長輔療

資料來源：2023-03-14 08:54 聯合報／記者徐如宜／高雄即時報導

高市勞工局照顧服務員訓練班結訓學員「阿中」，是中高齡學員，從事音樂教育 20 年，因少子化浪潮萌生轉業念頭，在長照機構實習時，偶然機緣以小提琴演奏台灣民謠，發現原本躁動的住民竟安靜下來聆聽，還有長輩跟著唱起歌。結訓後擔任居家服務員外，他也開始擔任音樂輔療助教，未來規畫繼續進修充實高齡及長期照護領域的學能。

31 歲的照服員訓練班學員「小婷」，個性喜歡接受挑戰，原從事業務銷售工作，想挑戰學習不易被取代的技術，於是報名參加照顧服務員訓練，結訓後進入日間照顧中心服務。她說，工作需付出陪伴和提供專業照顧，也讓長輩愛她如親孫女，很有成就感，未來將以成為進階個案管理師為目標繼續努力，期許自己持續以專業幫助長輩、減輕家屬壓力。

高雄市勞工局表示，長照工作需結合專業與愛心及耐心，為使所有需要受長期照顧者，都可獲得尊嚴的專業服務，勞工局自 106 年開辦照顧服務員訓練，至今已培育約 6200 名照顧服務員投入長期照顧工作。高雄市「112 年度照顧服務員訓練」課程，目前正熱烈受理報名中，歡迎年滿 16 歲以上的市民朋友，不限學經歷，失業或在職者都可報名，如符合特定對象身分，參訓費用完全免費，洽詢電話 07-7337595。

勞工局長周登春表示，隨著高齡社會的來臨，長照議題已逐漸受到各界關注，照服員不僅是長輩的守護者，更是社會的安定力量，透過分擔長照需求者的照顧

負荷，讓家屬可以無後顧之憂。勞工局也持續不斷地提升師資與教學品質，帶給學員更專業、務實的訓練課程，有意投入照顧服務行列者可踴躍報名參訓。

## 【勞動重要議題】

### 一、連假到職 不影響勞保權益

資料來源：2023-03-10 00:09 經濟日報／記者江睿智／台北報導

依規定，雇主須於勞工到職日，為勞工加保勞保。由於今年連假多，勞工若恰巧於連假期間到職，雇主無法馬上為勞工加保，勞工權益會受影響嗎？勞動部表示，不會。

勞動部表示，勞工若於連假期間、或是於公務機關未上班期間到職或離職，只要雇主最遲於次一上班日將加（退）勞保申報表及到職證明文件送交或郵寄保險人者，其保險效力之開始（停止），自勞工到（離）職之當日起算。

### 勞工到職須投保勞保之注意事項

法律規定	勞保條例規定，雇主於勞工到（離）職之當日，向勞保局申報加（退）保
勞保權益	享有老年給付、生育給付、傷病給付、失能給付等給付
若於連假到職或退職	雇主須於次一上班日將加（退）勞保申報表、及到職證明文件送交勞保局，其保險效力之開始（停止），自勞工到（離）職之當日起算
對雇主建議	採用線上、透過勞保局「e化服務系統」辦理投保、退保，不受勞保局是否上班限制
資料來源：勞動部	江睿智 / 製表

勞動部舉例，某勞工於2月27日周一上午9點到職，因當日是政府機關調整休假日，接著又是2月28日國假，勞保局接連放假，只要雇主於勞保局次一上班日，即3月1日周三，將勞工加勞保之申報表及到職證明文件送交或郵寄勞保局，該名勞工參加勞保的保險效力係自到職當日零時起算，可獲得勞工保險給付權益保障。

勞保攸關勞工包括老年給付、生育給付、傷病給付、失能給付等權益，勞工若無於到職日投保，等於晚了幾天投保，萬一在未投保期間發生事故，難獲得保障；長期來講，難免會影響到日後領取各項給付金額。

為保障勞工經濟生活安全，依《勞工保險條例》規定，投保單位應於其所屬勞工到（離）職之當日，向保險人（勞工保險局）申報加（退）保，其保險效力之開始（停止），自申報加（退）保之當日起算。

勞動部提醒，為便利雇主辦理加（退）保，勞保局已提供更多元且彈性的申報方式，針對勞工於假日到（離）職情形，網路申辦單位可即時透過勞保局「e化服務系統」辦理加（退）保外，亦可於勞工預定到（離）職日起前10日內，線上預辦到（離）職日加（退）保，不受假日或夜間影響，雇主可多加利用。

## 二、立委贊成軍公教調薪...但須考量通膨

資料來源：2023-03-13 23:25 聯合報／記者林銘翰、劉宛琳、歐陽良盈／台北即時報導

主計總處主計長朱澤民13日表示，隨著物價上漲、實質所得降低，應該可以考慮軍公教調薪。朝野立委都認為加薪的議題可以討論，並贊成軍公教加薪。但民進黨立委羅致政表示，通膨因素必須列入考量，包括水電調漲是否會刺激更多的通貨膨脹，或讓民眾的生活受到更多困難，都應一併思考。

國民黨立法院黨團總召曾銘宗指出，蔡政府執政6年以來，實質薪資幾乎沒有成長，去年跟前年甚至是負成長，根據過去的經驗，公教人員的加薪會帶動民間企業的調薪，所以國民黨團贊成，且過去稅收超收，如果適度回饋給公教人員，國民黨團也支持。

民眾黨團總召邱臣遠則說，這兩年物價飛漲，通膨率將近3%，軍公教薪資一直是國內勞工的薪資指標，確實有調整的空間，可望帶動國內整體薪資水平共



同提升。

時代力量立委王婉諭認為，公務人員的薪資應該要隨著基本薪資調漲，尤其台灣在面臨通貨膨脹的情況之下，所有的CPI指數都呈現上漲的狀態，公教人員是國家的根本，應該要讓他們隨時都有調薪的可能。

時代力量立委陳椒華也說，主計長與人事長分別對軍公教調薪發表立場，代表我國面對嚴重的通貨膨脹，其程度已經大幅侵蝕國人的實質所得，請執政黨正視這波物價上漲，以及停滯性通膨所造成的社會衝擊。

此外，針對水電恐雙雙調漲，曾銘宗指出，台電預估今年的虧損會超過5460億元，造成這麼大的虧損，其實是來自錯誤的能源政策，假設政府不檢討，只把虧損讓全民負擔，這是不負責任的政府，且調漲的幅度這麼大，民眾也無法接受。

陳椒華也說，政府過去都是大幅度地補貼用電及用水大戶，等同是拿人民的納稅錢在補貼這些大企業與大工廠，呼籲經濟部別再拿國人當分母，而是要真正實行課徵耗水費，並優先調漲用電大戶的電費。

### **三、 為改善國內低薪問題 藍委提修法鼓勵企業加薪**

資料來源：2023-03-13 12:45 中央社／台北13日電

國民黨團總召曾銘宗今天表示，國內低薪情況愈來愈嚴重，國民黨團提出公司法、證券交易法及中小企業發展條例等修法草案，呼籲朝野立委一起支持，儘速改善國內低薪情況，也呼籲政府拿出具體方案改善低薪問題，讓經濟發展全民共享。

國民黨立法院黨團總召曾銘宗、書記長謝衣鳳、國民黨立委費鴻泰、賴士葆等人，今天在立法院國民黨團記者室召開記者會。曾銘宗表示，目前低薪情況愈來愈嚴重，政府卻消極不作為，因此國民黨團主動提出公司法、證券交易法及中小企業發展條例等3項修法草案，呼籲朝野立委一起支持，儘速改善國內低薪情

況。

曾銘宗指出，也呼籲蔡政府積極面對低薪問題，履行過去的承諾，拿出具體方案，改善低薪讓經濟發展全民共享。

賴士葆表示，中小企業占全國企業 98% 以上，他跟費鴻泰提出「中小企業發展條例第 36 條之 2 條文修正草案」，企業每年增僱台籍員工所支付薪資金額，得自其增僱當年度營利事業所得額中減除之比例，自 130% 提高至 200%。

另員工年齡在 24 歲以下者，得就每年增僱台籍員工支付薪資金額限度，則自 150% 提高至 220%，鼓勵中小企業對員工，特別是基層或新進年輕員工加薪。

謝衣鳳表示，根據行政院主計總處統計，去年全國 914.6 名受僱者中，有 59% 月薪不到新台幣 4 萬元，近年企業盈餘占 GDP 比率逐年提高，但受僱報酬占比逐年降低，顯然經濟成果，沒有跟勞工分享，才造成台灣低薪問題。

謝衣鳳指出，現行公司法規定，公司應於章程訂明以當年度獲利狀況之定額或比率，分派員工酬勞。國民黨團提出「公司法第 235 條之 1 條文修正草案」，增訂如果公司有獲利，就應該要加薪，且加薪比率不得低於同業比率，希望解決低薪問題。

費鴻泰表示，國民黨團也提出「證券交易法第 14 條條文修正草案」，上市上櫃公司每年應揭露公司薪資報酬政策、員工平均薪資中位數及調整情形、去識別化的董監事酬金等相關資訊。而上市上櫃公司年度盈餘應提撥一定比率，作為員工加薪之用。

#### **四、 移工留才久用放寬 新增屠宰業 15 日上路**

資料來源：2023-03-13 11:27 中央社／台北 13 日電

勞動部今天修正放寬移工留才久用方案規定，15 日起新增屠宰工作，將企業自辦訓練 80 小時增列為技術資格之一，經同意的產業中階技術工作人力在公

司占比可排除白領專技人員。

此外，原規定曾工作 11.5 年已出國的看護移工再回台轉任中階看護，只能由原雇主申請，放寬可由原雇主的配偶、直系血親及三親等內旁系血親僱用。

勞動部今天透過新聞稿指出，「移工留才久用方案」推動至今，核准近 4000 名移工轉任中階人力，修正放寬規定，新規定 15 日起生效。

勞動部表示，屠宰業開放移工已有 6 年，經與行政院農業委員會會商，為強化及提升屠宰場自主衛生管理與國產肉品國際競爭力，留用具備屠宰技術與經驗的中階人力，新增移工可轉任中階技術屠宰工作，約有 100 多家屠宰場、1700 名移工適用。

勞動部說明，經農委會認定的屠宰業雇主，可聘僱工作年資最高達 6 年且取得屠宰專業證照或訓練課程的資深移工，轉任中階技術人力。薪資條件則比照其他產業，為經常性薪資每月新台幣 3 萬 3000 元以上，3 萬 5000 元以上則免附技術條件證明。

此外，因企業實務上多會自主辦理訓練課程，如職業安全衛生訓練或機台操作認證訓練等。經與經濟部共商，同步增列製造業、屠宰業企業自辦訓練課程為中階勞工聘僱技術資格條件之一，移工經同雇主聘僱達 3 年以上，參加雇主自辦產業升級轉型相關專門知識、技術訓練課程達 80 小時以上即可適用。

這次同時放寬雇主聘僱中階技術工作總人數的計算方式。現行規定中，雇主聘僱總外國人力（含白領專技人員、中階技術人力及移工），不能超過聘僱總員工人數 50%，放寬為若產業性質特殊、經跨部會會商同意，計算上可排除已聘僱的白領專技人員，增加可僱用中階人力人數。

勞動部並指出，原規定曾在台工作 11.5 年、已出國的看護移工再回台轉任中階看護，只能由原來的雇主申請，但是考慮到實務上，原雇主可能亡故或有其他原因無法或不願再擔任雇主，因此修正放寬雇主資格為被看護者的配偶、直系血親、三親等內的旁系血親或其他規定親屬或配偶。

例如，若移工原來是由舅媽聘僱，負責照顧舅舅，工作滿 11.5 年且出國後，原規定為只能由舅媽再次聘僱回台，但放寬後可由外甥聘僱為中階看護，重新來台繼續照顧舅舅。

## 五、台鐵債務負擔 勞資未達共識

資料來源：2023-03-16 02:08 聯合報／記者周湘芸／台北報導

台鐵公司預計明年一月掛牌，正進行相關子法擬定。交通部長王國材昨受訪說，經勞資雙方討論，十五項子法僅剩政府負擔債務還在討論；近期也已在考慮董事長、總經理等名單，另會有三位勞工董事，讓員工未來有管道表達意見。

台鐵局說，有關政府負擔債務，主要是償債基金的債務處理方式要經財務試算，需符合公司設置條例規定具有適足性，交通部已請顧問進行試算，確保基金運作。

台鐵企業工會理事長陳世杰則說，台鐵歷史債務有一千多億元，原先達成共識要用舊台北機廠、台北車站附近的 E 1 及 E 2 土地、台鐵高雄港站等三塊台鐵精華土地成立償債基金，但行政院主計總處認為三塊土地適足性不足，希望移撥多一點土地加速償還，違背先前工會與交通部達成的共識。

## 六、全國 6 千名工友爭加薪 勞團批人事總處搞小動作、沒誠意

資料來源：2023-03-11 14:37 聯合報／記者葉冠好／台北即時報導

全國 6000 名技工工友日前連署改善低薪，立法院因而要求行政院人事行政總處提出評估報告，近日卻傳出人事總處寄給各政府單位一份「預設不調薪立場」的調查表，內文充滿誤導與預設立場。工鬥說，人事總處擺明想呼攏立法院，也沒有想要改善基層低薪的誠意。

工鬥指出，這份調查表是各地行政機關在 3 月 6 日左右收到，要求各主管當天就要馬上回覆，十萬火急，但細看內容，卻已經預設立場，刻意將技工工友描述為高薪族群，文字說明充滿誤導，例如將技工工友的平均薪資納入加班費、國民旅遊補助計算等，卻故意忽視技工工友工作一輩子的薪資天花板仍只有 3 萬 5 千餘元的低薪情況。

工鬥說，另一方面，調查表中也故意煽動職種對立，將技工工友和一樣普遍低薪的臨時人員比較，或在問題中故意詢問各機關的自籌財源是否能夠因應加薪，卻不提出中央政府加以協助的可能性。凡此種種，都是故意要將調查表的答案導引至「不支持調薪」。

工鬥說，事實上，立法院是在全台 6000 名技工工友的連署下，要求人事總處進行合理的評估，希望政府能帶頭改善低薪，依據立法院審查 112 年度中央政府總預算案歲出第 2 款第 3 項行政院人事行政總處通過決議第 (29) 項決議，人事總處應函詢各機關意見後，完成調薪的評估報告，然而人事總處卻從一開始就預設立場，還要求各行政機關配合，擺明沒有把立法院放在眼裡。

工鬥呼籲人事總處勿再打假球，應確實回應全台 6000 多名基層技工工友的心聲，打開低薪的天花板，才能作為民間企業的表率，否則台灣勞工的持續低薪，又被物價吃掉，人事總處正是做出最壞的示範。

## 七、 強化蜘蛛人作業安全 北市勞檢處與繩索業締結安全伙伴

資料來源：2023-03-10 15:33 聯合報／記者楊正海／台北即時報導

為加強高風險工作的繩索作業安全，台北市勞動檢查處今與繩索作業同業，締結安全伙伴。台北市長蔣萬安出席結盟活動時指出，北市高樓林立、造型多樣，常看到蜘蛛人懸掛在高樓外進行大樓外牆清洗或者重要檢修，工作風險高，希望透過公私協力的締結活動，讓相關從業人員有更安全保障，邁向零職災。

蔣萬安表示，在高處懸掛時，要同步進行外牆檢測、維修，透過聲音辨識、判斷哪些磁磚是空心的、容易剝落並標示等作業，這些細節對於底下的用路人是非常重要的，他藉此機會感謝所有繩索作業相關人員守護城市用路人的安危。

蔣萬安說，北市府勞檢處在 2015 年的時候，就創了當時全國之先，率先訂立「台北市輕質屋頂與施工架及吊籠作業通報自治條例」。在 2016 年後，因極端氣候變遷加上老舊大樓外牆剝落砸傷用路人事件，令各界更加關注外牆剝落的問題。2019 年時勞動部也將繩索作業訂入職業安全衛生設施規則，北市府則在 2021 年將原條例修訂為「臺北市輕質屋頂與施工架及吊籠暨繩索作業通報自治條例」，正式把繩索作業納入到自治條例的規範中。

因北市高樓林立，老舊建物多，蔣萬安說，北市府希望能培養繩索作業的專業人士，能夠協助政府或民間進行外牆的檢測，能針對外牆容易剝落的問題，進行相關的整修維護，最重要是希望能夠打造一個職業安全的環境，減少職業災害的發生，確保所有勞工朋友還有作業人員的安全。

勞動局長高寶華表示，公私協力的結盟活動，能達到資源整合並推動各項合作服務，共創勞工、雇主及政府三贏的工作環境，提升事業單位之安全衛生管理能力，使台北市成為職安頂尖都市。

## 八、 如何不被 AI 淘汰 勞動部補助工會辦勞教最高補助 20 萬

資料來源：2023-03-10 17:37 聯合報／記者葉冠妤／台北即時報導

為協助工會及勞工掌握人工智慧（AI）科技發展趨勢，因應 AI 對未來就業市場及勞動權益的衝擊，勞動部推出「因應人工智慧科技發展趨勢」教育訓練補助，最高補助上限 20 萬元。即日起開放申請至 3 月 25 日止。

勞動部勞動關係司司長王厚偉說，政府近年積極推動產業創新，並將 AI 科技納入國家產業發展重點項目，各行各業也相繼導入 AI 技術，除了對產業發生

影響，也可能導致舊工作型態消失，並提高新工作技能的門檻，對就業市場的衝擊日趨增加，甚至改變現存的勞資關係運作模式。

為了讓工會、勞工掌握 AI 趨勢，勞動部特別補助工會辦理以 AI 為主題的勞教，除讓工會及勞工瞭解 AI 發展趨勢，提升因應 AI 產業發展所需勞動權益相關知能外，也鼓勵勞工配合政府推動產業轉型及培育 AI 技術人力政策，參與在職訓練或是第二專長培訓，讓工會及勞工都能夠在第一時間掌握最新科技脈動，提早規劃相關因應策略，使 AI 成為工作助力。

王厚偉說，前兩年總共辦理 66 場次、4200 名勞工參與，隨著疫情已經趨緩，鼓勵工會踴躍申請，每場次不得超過 80 人，辦理一天勞教的補助上限為 5 萬 6000 元，兩天則為 20 萬元。

勞動部提醒，凡依工會法成立登記滿 1 年以上的工會或工會聯合組織，可在 25 日前檢具相關應備文件，向勞動部提出申請補助辦理教育訓練，可至勞動部官網/政府資訊公開/捐補助專區/勞動部捐補助規定/勞動關係/勞動部補助工會辦理因應人工智慧科技發展趨勢教育訓練要點/檔案下載區參考，據以填寫申請。

## 九、 台灣美光推優離減員 5% 勞部：溝通勿有不當暗示

資料來源：2023-03-10 18:52 中央社／ 台北 10 日電

記憶體大廠台灣美光在全球啟動大幅裁員計畫。勞動部表示，台灣美光以優惠離職方式，約減少 5% 員工，已提醒資方在與勞方溝通過程勿有不當暗示或有外傳的「不離職就資遣」等話語。

記憶體大廠台灣美光晶圓公司(Micron)去年 12 月 21 日宣布採取擲節措施，因應市場前景疲軟，規劃今年精簡、自願離職等方式，縮減全球員工數。美光今年 2 月 20 日澄清，相關員工參與會談後，以照顧員工感受為先，遵循自願方式離職，流程均符合台灣法律規範，但 2 月 24 日美光企業工會要求勞資協商中公

開資遣方案。

勞動部勞動關係司長王厚偉今天在例行業務說明會上被媒體問及此事表示，自己有與美光聯繫，美光公司因遇到俄烏戰爭、生產鏈斷鏈、需求不振又庫存過多等問題，在全球啟動人力精簡計畫，預計精簡人力 10%，後又再上修至 15%。

王厚偉指出，經介入了解，台灣美光配合全球人員精簡政策，以優惠離職方式，鼓勵員工接受優離方案、尊重勞工去留選擇，目前精簡人數約佔全公司的 5%。

王厚偉說，勞動部與地方主管機關都已提醒台灣美光，若勞工不選擇優惠離職，公司不能勉強；主管在與勞工討論優惠離職方案時，更不能有不當暗示，也不可以有外傳的「如果沒有離職，就要資遣」等話語。

王厚偉說，在這波跨國企業裁員浪潮下，勞動部希望企業在遇到同樣瓶頸時，能想辦法把人留在企業內，如過去幾年受疫情衝擊最大的航空業，沒有大量裁員的公司才能在疫情趨緩、出國需求大增的情況下順利承載大量需求，衝出好業績；否則一旦裁員，要再找人、重新培訓，成本都不低。

## 十、長勤工會違法 市府禁止開會選舉

資料來源：2023-03-10 00:27 聯合報／記者鄭國樑／桃園報導

長榮航勤勞資爭議不斷，桃園市產業總工會等團體昨到市府廣場聲援勞方，直指長榮航勤今年元旦期間爆發勞工集體休假後，基層員工才發現工會沒正常運作、公司主管擔任工會理事長等詭異情形，最近逾 300 名基層員工要求加入工會還遭刁難、技術性阻擾等，批市府「管不動」衍生亂象。

桃市府勞動局派出勞資關係科長張哲航出面說明，他說 8 日已發函令長榮航勤工會停止召開會員大會及會員代表選舉，理由是工會已違反工會法第 43 條未依規定運作；先前也發文要求工會應在 22 日前改善違反工會法的情事，如果仍



未改善將依工會法聲請法院解散工會。

桃產總多名幹部和長榮航空企業工會顧問周聖凱、長勤員工代表，昨天與多個工會團體在市府前拉「保障基層員工加入工會」、「停辦殭屍工會」白布條抗議，訴求市府勞動局正視長勤工會問題。

周聖凱說，張善政市長承諾積極協助長勤員工加入工會，勞動局也表示已發函工會違反章程情節重大限期改善。但近 2 個月，市府的「限期改善」和「依法開罰」顯然管不動，長勤工會依舊不審核員工的入會申請。

此外，長勤工會也被控會員人數卻突然從 33 人激增至 109 人，還稱要召開第二屆會員大會並辦理會員代表選舉，桃產總等代表認為此舉已經嚴重違法，桃市府應拿出強硬手段處置。

桃市府勞動局強調，依工會法第 26 條規定，會員代表大會議決事項多屬與會員權利義務有關重大事項，長勤公司仍有多名員工未能加入工會，工會卻決定 3 月 21 日開會員大會並選舉會員代表，將發函要求工會限期改善和審查新會員入會申請案之前，停止開會員大會。

## 十一、東亞人口漸趨老化 急訂友善移工政策

資料來源：2023-03-14 17:28 台灣醒報／記者莊瑞萌／台北報導

亞洲人不敢生孩子，老年人逐漸成主流。包括南韓與日本等國家當地人口老化問題引發社會擔憂，當地出生率不斷下滑，預期老年人口將迅速增加。專家表示，由於缺乏青壯年，未來勢必得透過引進外勞，加以補足勞動力。

### 南韓創最低生育率

據《德國之聲》報導，2015 年開始，南韓出生率穩定下滑，去年已經連續 3 年死亡率超過出生率，甚至創下全球最低生育率，每位女性生育子女人數從 2021 年的 0.81 人，2022 年下降至 0.78 人。鄰國日本老年人口也迅速增加，中國則在 60 年以來，去年首度出現人口下滑。

非營利組織人口參考局指出，東亞生育率是全球最低，每位女性生育子女為 1.2 人，遠低於全球的 2.3 人。

## 社會老化影響經濟

新加坡國立大學副教授湯玲玲指出，日本年輕人口下滑代表勞動力將萎縮，稅收也會縮水而影響經濟。聯合國全球人口展望指出，預計到 2050 年，東亞每 3 人就有 1 人將超過 65 歲。

另外，南洋理工大學助理教授陸海淇表示，中國更是面臨更嚴峻挑戰，在當地人口 14 億人，人口老化程度前所未見。

南韓總統尹錫悅去年底也表示，過去 16 年來，當地政府已花費 2100 億美元提升出生率，但成果仍有限。湯玲玲指出，「除了經濟誘因，想要幫上班族父母減輕育兒負擔還需要雇主的真心支持。」

為了補足勞動力短缺，世界其他地區已尋求外勞，但東亞各國政府對此似乎意興闌珊，例如日本的外國勞工僅佔登記人口 1.5%，相較德國則高達 15.8%。不過，專家預期，東亞各國未來倚賴外勞的程度會愈來愈高，包括南韓已開始採用更友善移工的政策，甚至將成立專屬移民局。

## 生育率低成隱憂

據《東亞論壇》報導，根據國家發展委員會的預測，台灣將在 2060 年成為世界上最老的國家之一，屆時老年人口的比例可能達到 41.4%。

台灣自 1950 年代以來的生育率下降速度比世界上多數國家都快，在 21 世紀上半的高齡化速度將是有史以來最快。至於人口老化是因為出生率下降和壽命延長，只有提高生育率才能減緩人口老化，但在諸如台灣等社會，隨著年輕人追求自由和來自西方的個人價值觀，生育率下降趨勢似乎很難逆轉。

## 十二、走出疫期工作低潮 美國女性就業數連 4 個月超過男性

資料來源：2023-03-09 18:17 世界日報／記者張聲肇／綜合報導

華爾街日報報導，美國女性連續四個月新就業人數超過男性，如今占有所有非農業就業崗位的 49.8%，女性員工已走出疫情期間的就業低潮，重返就業市場。

2019 年底，女性就業人數還超過男性，但疫情來襲後，1200 萬女性離開職場，比男性多 200 萬。

2020 年初社交距離等避疫措施對聘用較多女性的服務業打擊較大，例如管家、護士、托兒所和幼稚園教師等，加上學校改為遠距教學，許多白領女性也辭職在家帶孩子，女性離開職場的人數多於男性。

一年後，就業市場復甦，但 2021 年 3 月在職的女性仍比 2020 年 2 月少了 150 萬，因為疫情仍不讓人放心，托嬰所的安全，也未恢復到疫情前的水準。經濟學家擔心，女性離開職場越久，重返職場的挑戰越大。

這種擔憂似乎可以免了，女性大舉重返服務業已成定局。學生遠距上課、托嬰所關閉等問題，隨著疫情減緩逐漸消失，聘僱女性的行業紛紛招募員工，雇主願付高薪、提供彈性上班的機會，本身有賺錢的壓力等因素，提高了女性就業的意願。

美國經濟在高利率和高通膨雙重壓力下，有成長趨緩之虞，但經濟主力的服務業在女性得大舉重返下再現活力。雇主競相出價，女性樂得增加收入，這又有助民間消費。

女性進入就業市場，可以緩解缺工問題，今年 1 月失業率，寫下 53 年的新低紀錄 3.4%，勞工人數增加，可減低雇主加薪的壓力，有助聯準會達成降低通膨的目標。

富國銀行資深經濟學家郝思（Sarah House）說，增加勞力供應，或多或少降低通膨的壓力，女性是「非常重要的」群體。

目前休閒旅遊、私人教育、健康照護等積極招募員工的行業，女性佔總員工

的 66%。去年 8 月到今年 1 月，這些行業新聘僱的女性有 71.9 萬人，佔民間企業新聘人員總數的 38%。

### 十三、 罷工潮不熄通膨問題未解 英財相將公布預算計畫

資料來源：2023-03-15 17:21 中央社／ 倫敦 15 日綜合外電報導

面對新一波因薪資而起的罷工，英國政府尋求控制公共開支之際，財政大臣今天將公布預算計畫。

法新社報導，教師、初級醫師、公務員、英國廣播公司（BBC）記者、倫敦地鐵司機員發動最新一次大罷工之際，英國財政大臣韓特（Jeremy Hunt）今天稍後將向國會提交稅收和支出計畫。

由於通貨膨脹飆升吃掉薪水價值，公民營部門勞工去年開始的罷工行動幾乎沒有結束跡象。

公布預算計畫之前，韓特提出增加兒童托育資金、鼓勵 50 歲以上英國人重返職場的提案，預計政府還將確定鼓勵已退出職場者重返工作崗位的計畫。

政府尋求填補 110 萬個職缺，這部分是英國脫歐後來自歐洲聯盟（EU）工人短缺，以及長期患病人數創紀錄所造成的缺額。

報告補充說，韓特可能允許勞工把更多錢投入私人退休金，並予免稅。

除了對薪資不滿，醫療工作者還抗議因人手短缺造成的加班問題。首相蘇納克（Rishi Sunak）發言人表示，保守黨政府希望與工會合作，達成「公平且合理的」加薪。

### 十四、 美國就業數據 外強中虛

資料來源：2023-03-11 00:45 經濟日報／ 編譯任中原／綜合外電

美國 2 月就業報告外強中虛，各項數據強弱不一，非農就業人數增加 31.1

萬超出預估，但失業率溫和上升，薪資升幅縮小，每周工時也下降，勞動參與率小升。市場預期聯準會（Fed）本月下旬會議升息 2 碼的機率下降到「五五波」。美股早盤開低，美債價格小漲，美元回檔。

美國勞工部 10 日公布，2 月非農業就業人數新增 31.1 萬，雖低於元月時的 50.4 萬人（修正數），但高於市場預估的 22.5 萬人增量；另外去年 12 月及今年元月就業人數總共下修 3.4 萬人。

民間部門就業增加 26.5 萬人，比元月時增加人數 38.6 萬人（修正數）縮水，但高於預估的 21.5 萬人增量。其中製造業減少 4,000 人，低於預估的增加 1 萬人，更低於元月時的 1.3 萬人增量。

平均時薪比元月上升 0.2%，低於預估及元月的 0.3% 升幅；比去年同期上升 4.6%，低於預估的 4.7%，但高於元月時的 4.4% 年升幅。平均每人每周工時縮短 0.2 小時，為 34.5 小時，低於預估的 34.6 小時；工資升幅小於工作時數減幅，顯示勞工平均薪資所得不增反減。

失業率回升到 3.6%，比市場預估及元月的 3.4% 都高；勞動參與率再升 0.1 個百分點，為 62.5%，高於預估的 62.4%。但就業不足率（U6）再升 0.2 個百分點，為 6.8%，顯示更多勞工加入薪資較低的兼職工作。

經濟學者表示，就業報告內容強弱分歧，就業人數雖強於預估，但時薪升幅縮小，使勞動市場情勢相對混沌，3 月升息 2 碼的可能性仍不能排除，但機率卻下降。

## 十五、菲律賓要求「吉普尼」換環保車型 司機罷工抗議影響生計

資料來源：2023/03/14 環境資訊中心 姜唯 編譯；許祖菱 審校

菲律賓「吉普尼」（Jeepney）司機與業者 3 月 6 日起展開為期一週的罷工，抗議政府要求轉換到環保車型、並且在年底前整併營運商的計畫。購買新車是筆不小的費用，抗議人士表示，他們要的不是更長的期限，而是更多的補助與財務

協助。罷工預計進行到 12 日。

吉普尼起源是改裝二戰後美軍留下的吉普車，現在已成為菲律賓文化的一大特色。五顏六色、裝飾繽紛的吉普尼是菲律賓工人階級最方便的大眾交通工具。有固定路線，可隨叫隨停，而且票價比計程車或當地常見的摩托三輪車更便宜。

不過，老舊柴油車改裝的吉普尼常排放黑煙，被視為空氣污染與二氧化碳來源。菲律賓政府多次提出汰換吉普尼，升級為現代化車輛的規畫，但汰換時程因抗議罷工與疫情而多次延後。

這次的罷工是因為陸路運輸特許經營和監管委員會（Land Transportation Franchising and Regulatory Board, LTFRB）在 2 月發出通告，要求吉普尼業者在 6 月 30 日前併入合作社或公司，並在之後改採新型的吉普尼。截止日後來延至 12 月 31 日，但司機與業者仍擔心生計受威脅。

「我們是在為生存而戰」，抗議團體指出，他們要求的不是更長的期限，而是政府更強有力的財政支持。

菲律賓媒體《拉普勒》（Rappler）報導，參與罷工的「公車雇員和勞工自由聯盟」（Manibela）表示，馬尼拉大都會區約有 4 萬輛的車輛參加罷工，但也有運輸業者支持政府計畫而未參與罷工。LTFRB 宣稱 94% 的運輸業者都不會參加罷工。

根據《衛報》，一輛傳統吉普尼的售價從 15 萬至 25 萬披索不等（約 8 萬至 14 萬新台幣），新吉普尼的成本則高達 280 萬披索（約 156 萬新台幣），貴了 15 倍之多。根據參議員波伊（Grace Poe）提出的資料，吉普尼司機的平均每日實得工資為 755 披索（419 元新台幣），對司機來說，升級新車是筆高額的負擔。

吉普尼司機表示，他們才剛經歷疫情封鎖和燃料成本上漲的影響，政府提供的 16 萬披索（約 9 萬新台幣）補貼根本不夠。

此外，合併對小型或個體營運商也是一筆負擔。根據運輸合作社辦公室的說法，營運商要先籌措實收資本，再加上其他相關花費，一個由 15 個營運商組成

的合作社約略要花上 75 萬披索（約 42 萬新台幣）。

《拉普勒》指出，LTFRB 願意作出部分讓步，吉普尼可透過改裝來符合國家標準，包括天花板增高、車輛後部和側面都要有出入口、改用符合歐盟 4 級環保標準的引擎等。由於當地並未生產符合國家標準的引擎，引擎需仰賴進口。

馬尼拉當局已安排了車輛協助運輸，加上有些學校改採線上教學，罷工影響並不嚴重。菲律賓總統小馬可仕（Ferdinand Marcos Jr.）的媒體辦公室表示，罷工僅影響國家首都行政區（NCR）的少數路線。

## 十六、鐵人不能喊累？（上）被美國「百年舊法」碾壓的鐵路罷工權

資料來源：2023/03/15 吳宗霖

美國鐵路運輸暢通，關乎美國經濟是否持續運轉無礙，然而維繫這經濟動脈的鐵路員工，卻遠沒有美國其他行業一般勞工應享的勞權保障…。

2022 年 12 月 2 日，美國總統拜登（Joe Biden）正式簽署完成一份由參議院以最速件送達的法案，宣告全美國 12 個鐵路工會原訂將在 12 月 9 日發動的聯合罷工是不合法的行為，按照該法案內容，如果工會執意發動罷工，鐵路公司可以就罷工行為向員工進行解聘、扣薪等任何人事處置而不違反相關勞動法令，法院也可以根據該法案宣告罷工違法，判處工會及其代表鉅額罰款。

一國的總統公開反對勞工罷工，而朝野議員也真的聯手立法禁止了工會的罷工行動，這對身處 21 世紀的我們來說相當不可思議，但是這確實發生了，發生在信奉民主自由、尊重普世人權的美國。而這一切，跟一部將近百年前通過的法案有很大的關係。

### ■ 鐵路工人為何罷工

根據美國勞工部的統計數據，1950 年代有超過 100 萬的美國人在鐵路上工作，但該行業現在僱用的從業者人數卻僅僅不到 15 萬人。

美國貨運鐵路約佔全美貨運運輸總量的 30%~40%，在 COVID-19 疫情期間貨運量又因為全球性的隔離政策而大幅度增加，但鐵路業的勞動力聘僱卻沒有因此而增長；相反的是，過去六年以來，鐵路貨運公司為了削減成本，陸續資遣了共約 4 萬 5,000 名員工，不斷擴大的勞動力缺口，加上疫情期間持續加班、或是因為同仁染疫所增加的額外工作量，又給那些留在工作崗位上的人帶來了更大的壓力，形成了惡性循環的勞動環境。

鐵路公司不斷進行裁員以及延長工時來削減成本，同時賺進大把利潤——美國鐵路運輸巨擘 CSX 公司於 2022 年 10 月份公布財報，該年第三季利潤為 11.1 億美元，年增長 15%，每股盈利 52 美分（超過市場預期的 49 美分）總營業額達 39 億美元（市場預期約 37.6 億美元），季度內的貨物處理量攀升 2%。

總計全美國的鐵路貨運公司光是 2022 年前三季的營業額，就來到了 218 億美元左右。根據《美國交通期刊》（American Journal of Transportation, AJOT）的資料，截至 2019 年，鐵路成爲美國最賺錢的行業，利潤率爲 50.93%，房地產以 41.23% 排名第二；菸草排名第三，爲 31.42%。自 2004 年以來，鐵路產業利潤增長了 676%，鐵路公司股價上漲了 1250%。

和全世界的鐵路相關行業一樣，美國鐵路業的勞資雙方長期以來也採用「加薪買斷」的方式來換取員工減少休假、長時間連續出勤，但是在疫情期間，這樣的制度開始顯現問題——員工們被要求 24 小時隨時待命。如果拒絕臨時出勤或是輪班，就會被「扣點」。

根據 2021 年聯合太平洋鐵路公司(Union Pacific Railroad)的管理文件紀錄，每位員工每年的起始點數約配有 30 點，如果請一天病假，就會視理由扣 3 到 8 點；如果因為其他個人事由缺席，員工將損失 10 點；越是重大的節日或是公司宣佈的重要活動期間（例如美式足球超級盃週末）請假就會扣的越重；如果在三個月內被扣完所有點數，就會受到扣薪、扣假等處分。

一旦點數扣完，該員工將會面臨 10 天的停職，第二次扣完起始點數則是被



罰停職 20 天，第三次就會面臨解僱，但是員工要贏回點數的條件則相當苛刻，需要連續工作 14 天才能得到 3 點。

雖然在疫情期間，鐵路工人確實因為與 COVID-19 相關的缺勤，而暫時獲得公司權宜性給予的短期病假，但是在美國政府宣佈疫苗施打已有效控制疫情後，鐵路公司就紛紛取消了這些臨時病假。

由於長期的人力不足以及缺乏調節短期休假的制度，使得鐵路工人即便疲累不堪也不敢輕易請假，一方面是因為沒有正式的帶薪休假制度，員工一旦染疫隔離就會喪失收入，另一方面又因為會被視為對公司帶來負擔而不敢輕易休假，即便只是想看個牙醫、配個眼鏡或是需要在家照顧親人，鐵路員工都需要考慮再三。

加上鐵路工作屬於輪班制、長工時，性質上往往無法配合美國醫療保險看診預約的時間表，所以鐵路員工如有醫療需求，通常都需要動用到自己的特休。

鐵路公司在過去三年因為疫情獲得了異常巨量的利潤，鐵路工人獲得的卻是異常龐大的勞動量和不成比例的薪資停滯，一般行業勞工都能擁有的基本帶薪休假天數在鐵路業卻是 0，種種處境無限放大了鐵路工人的相對剝奪感。

事實上，鐵路工會與資方的談判已經僵持兩年多了，但是雙方的訴求落差始終無法縮短距離；勞資對峙情勢終於在 2022 年 9 月份時急遽升高，鐵路勞工訴諸罷工的情緒已來到臨界點。

幾個主要工會堅持必須在休假與出勤制度上有所改善，才有終止罷工的可能性，折衷後提出的七天帶薪休假成為媒體報導此次勞資糾紛的主要交鋒點，但其實更深遠的是關於整個產業的人力結構與出勤班表等長期問題，相較於上個世紀美國的鐵路罷工訴求，這次美國鐵路員工爭的不是薪資，而是工作條件與生活品質的根本改善。

## ■ 罷工的衝擊

根據《華爾街日報》的研究分析指出，若美國貨運鐵路正式罷工，意味著會

有至少 7,000 列次的貨運列車停止運行，每日經濟產出減少 20 億美元，並將會有約 76.5 萬美國人失業，美國人甚至「可能無法獲得確保清潔飲用水所需的化學品」。

美國聯準會（Federal Reserve System, Fed）在 2022 年的大部分時間都在試圖解決美國的通膨問題，而俄羅斯入侵烏克蘭使這項任務變得更加困難。雖然聯準會可以提高利率，但它不能降低油價，也無法控制火車的運行。

鐵路運輸是美國經濟動脈，一旦停運，效應很快就會滲透到日常經濟活動中，食品、燃料、化學、汽車等產業都會受影響。如果鐵路運輸中斷，那意味著全美國至少 30% 的貨運物流立即停擺，造成供應鏈的全面崩毀，這對於已經逼近臨界點的美國通膨指數無疑是雪上加霜。

貨幣政策無法調動實質的貨物流通問題，聯準會就算無限提高利率，也無法讓火車開動任何一哩路好讓滿倉的貨物流通出去，必需品的全面短缺毫無疑問會堆高整個經濟市場的價格，造成經濟學上所稱的「成本推動型通貨膨脹」（Cost-Push Inflation）。

經濟問題總是無可避免的成為政治問題，所以當 2022 年 9 月份罷工情勢升高時，拜登政府格外重視這次的聯合罷工並立即召開了總統緊急委員會（Presidential Emergency Board, PEB）進行處置，尤其同年度 11 月馬上就是美國的期中選舉，緊接著又是歲末耶誕到跨年的傳統節慶到來，民主黨政府幾乎不可能允許在這個時刻出現任何造成經濟波動的亂子。

在 PEB 的斡旋之下，鐵路公司勞資雙方初步達成了一項「臨時協議」，包含 5 年內加薪 24%（第一年加薪 14%）以及在接下來 5 年內，每年加發 1,000 美元的勤務獎金，協議內容的加薪與獎金可追溯回 2020 年起算，然而該協議與工會期待的加薪 31% 相差甚遠，且對於帶薪休假與班表優化的討論則付之闕如。

雖然 2022 年 9 月份臨時協議中的「冷靜期條款」延後了罷工發生的時程，但由於資方堅持不肯在帶薪休假、班表與人力補充等方面讓步，所以當 11 月底

工會依法再次向會員發起投票確認是否接受 9 月臨時協議時，12 個工會中有 4 個工會的成員投票表示拒絕，因此聯合工會理應仍會在 2022 年 12 月 9 日的預告期發生，然而這一次，拜登政府與國會卻動用了《鐵路勞動法》(Railway Labor Act, RLA) 賦予的權力直接終結了罷工，強迫工會接受臨時協議內容並且命令鐵路工人繼續上班。

## ■ 至高無上的鐵路勞動法

《鐵路勞動法》於 1926 年通過，是美國最早的勞動法之一，屬於聯邦法層級。立法宗旨原先是為了保障鐵路業員工具有不受資方干涉的組織權，並確立解決勞資糾紛的指導原則。該法於 1934 年及 1936 年進行修改，使其適用範圍擴及航空業，並設立了國家調解委員會 (National Mediation Board, NMB) 作為美國政府介入運輸業重大勞資糾紛的法定機構。

《鐵路勞動法》的通過比 1935 年的《國家勞動關係法》(National Labor Relations Act, NLRA) 還早，直接影響了《國家勞動關係法》的立法。NLRA 在美國的地位大致和我國《勞動基準法》相同，因此鐵路勞動法的地位可見一斑。

RLA 與 NLRA 的最大不同在於，NLRA 保障民間公司雇員組織工會、進行談判和採取罷工等集體行動的權利，並且積極介入不當勞動行為來糾正僱主和勞工之間的「談判能力不對等」。

而 RLA 則是鐵路與航空業的「特別法」，規定鐵路與航空業所有勞資糾紛都必須透過談判、調解、以及仲裁等方式解決，且工會組織「必須所有方法用罄」才得以就「重大糾紛」進行罷工，否則法院得以介入禁止罷工；如果所有這些協商努力都失敗了，那麼國會可以介入並強加一份雙方都必須履行的契約。因此可以看出兩部同樣具有基準法性質的法律在罷工上有著截然不同的態度。

原則上，RLA 規定爭議由勞資雙方協商，如果談判破裂，得進行調解或仲裁，透過由總統任命的國家調解委員會介入協調。如果仍無法解決爭議，且可能導致大規模交通運輸中斷，總統得成立緊急委員會，在 30 天內進行調查。在調

查期間與確定僵局無解後的 30 天內，勞資兩造都不得進行罷工或進行相應的人事決定。

而這些內容就是這次美國政府面對鐵路業罷工時採取的「冷靜期」、PEB 介入的斡旋會議等一連串措施的法源依據。

RLA 的存在等同廢了鐵路工會發動罷工的談判大招，這部立法將近百年的陳舊法案，雖然不能說是「資方法案」，但卻讓鐵路員工處於極為不利的地位，也讓鐵路公司幾乎沒有壓力去和工會協商甚至妥協。在 RLA 的阻攔、以及美國兩大黨參議員的聯手下，鐵路員工的工作處境還有改善的機會嗎？形象向來重視勞權的民主黨政府，會放任鐵路員工過勞現象、或是另尋他法保障鐵路員工獲得一般勞工應有的保障嗎？

## 十七、鐵人不能喊累？（下）美國鐵路勞權困局：待遇不會最差，但休想更好

資料來源：2023/03/15 吳宗霖

在一般企業的勞資談判中，勞工的罷工能力是工會在談判桌上實現目標的最強力後盾，但是在美國鐵路系統中，《鐵路勞動法》（Railway Labor Act, RLA）的存在則讓工會的大絕招幾乎成了廢招——如前篇所述，RLA 是鐵路與航空業的「特別法」，規定鐵路與航空業所有勞資糾紛都必須透過談判、調解、以及仲裁等方式解決，而工會組織「必須所有方法用罄」才得以進行罷工，且法院得以介入禁止罷工，國會也可以介入、強加雙方都必須履行的契約。

由於法規明確不樂見罷工，美國鐵路與航空業儘管常有勞資糾紛，工會也常以罷工威脅，但國家調解委員會（National Mediation Board, NMB）考量經濟損失與旅客權益，往往會強力介入。

不過往年的介入結果，即使無法達成最滿意的協議，但多半能讓勞資雙方放

棄罷工的對峙而專注於重啟談判，這讓美國的鐵道業和航空業罷工情況確實較其他行業來得少，此次原訂在 2022 年 12 月 9 日由全美 12 個鐵路工會發動的聯合罷工，也是美國 30 年來罕見的大規模工運，最終卻仍因 RLA 的緊箍咒與美國朝野的阻擋，胎死腹中。

## 被閹割的議價能力

RLA 雖然不能說是一部保護資方的法律，但也確實對於勞方帶來諸多不利的箝制，在罷工機率非常低微的前提之下，意味著管理層幾乎沒有動力同意工會的要求，如果鐵路勞工和一般民間企業員工一樣，受到保障罷工權的《國家勞動關係法》(National Labor Relations Act, NLRA) 而非 RLA 的保護，工會手上就能握有罷工的滿滿籌碼，但正是因為鐵路業受到 RLA 的管轄，管理層完全可以寄希望於國會強行介入，而無罷工的後顧之憂。

這也就是為何鐵路公司可以完全無視鐵路工會「帶薪休假」和「重新規劃排班制度」訴求的原因。由鐵路公司管理層組成的美國鐵路協會 (Association of American Railroads, AAR) 主席傑弗里斯 (Ian Jefferies) 接受《CNN》採訪時就明確表示：

「鐵路勞動法的目標是減少罷工的可能性，而且在這方面非常有效！」

2022 年鐵路聯合罷工以政府與國會的強力介入而胎死腹中，充分顯現了《鐵路勞動法》沒收工會發動罷工權利的後果，鐵路勞工們沒有得到最想獲得的帶薪休假、出勤制度調整等等，而被迫接受微幅調漲的薪水作為繼續過勞的代價，使得 13 萬餘名的鐵路勞工度過了一個充滿挫折與沮喪的耶誕與跨年假期。

## 不能停下的火車

NLRA 的立法宗旨是平衡資本家與勞工雙方之間的談判能力，然而受到 RLA 管轄之下的鐵路或是航空業勞工卻是被法律直接剝奪了談判能力，這顯然與一般勞動法學界的觀點大相逕庭，但這事實上與鐵路業的特殊性有關。

美國知名律師阿羅卡 (Dennis Alan Arouca) 曾發表專文闡述 RLA 的深層邏

輯：

「該法案透過推遲勞工行使其權利的能力，維持了運輸服務中的公共利益，直到用盡一切方法之前不得罷工，這是為了賦予鐵路和航空承運人（指資方）能夠維持正常經營的權利。RLA 保障管理層不受到合法罷工活動的威脅，這是導向集體談判制度的重要因素。」

上述摘錄一語道盡了 RLA 對於鐵路這一行的態度，由於鐵路產業對於一個國家，至少對於美國來說，是一個重要到不能停止運作的行業，因此不能用普通的勞資契約關係來看待。事實上，世界各國的鐵道都是因為肩負某些重大需求而建設的基礎設施，又因為龐大的沉沒成本特性，而得到國家的特許經營或是基本上由國家營運。

以美國為例，鐵道運輸擔負著全國 30%~40% 的貨運輸送，且大部分客運路線都與這些貨運公司共用軌道、站場與設備等，所以美國承受不起鐵路運輸的中斷，因為那將會是影響國計民生至鉅的事件，這突顯了鐵路業與一般企業行號不同，相對更具有公共利益的性質，維持鐵路持續運作的利益凌駕於資方或勞方任何一方的利益。

RLA 著眼於「火車不能停下」的前提，所以抽掉了工會的罷工權，但並沒有抽掉組織工會的權利以及透過法院仲裁勞動行為的權利，等同將所有勞資問題的解方，寄希望於勞資雙方能夠在維持營運的前提下不斷的動態磋商。

換言之，在 RLA 的立法架構之下，資方與勞方都必須要有「相忍為國」的義務，資方不能無止盡的剝削勞工，而勞工也不能拿翹的「挾火車以令天下」，設立調解委員會的條款也是讓政府得以介入單純勞資契約關係的法源依據。

RLA 立法於 1926 年，至今將近 100 年，從法案內容可以看出 RLA 有一種理想性，期待透過立法，讓國家勞工政策從保護當年新興的勞工運動，發展到促進解決勞資爭端的技巧，認為鐵路業的勞資雙方（在政府的參與下）可以透過集體的磋商而順暢運作，考量 RLA 通過立法的時代背景來說，可說是相當進步的

思維，但是這仍不免與現實有所落差，畢竟扣除掉虛無飄渺的公共性之後，火車不能停下這件事，對於資方來說等於持續的進帳，但對於鐵路員工來說卻是持續的消耗。

另一方面，在鐵路大亨、國家機器以及鐵路勞工之間，勞工明顯的在資訊上以及話語權上都相對弱勢，資方幾乎永遠不會是主動提供福利的一側，而政府也永遠不會是主動協調的一方，這讓鐵路勞工總是只能到忍無可忍的地步才靠著吡喝罷工，爭取到社會的注意力，而獲得一絲補償，鐵路勞工的待遇和勞動條件永遠在「不會是最差，但也休想更好」的命運中循環著。

## 改革的第一哩路

由於考量鐵路持續運作的重要性，拜登在 2022 年 12 月 2 日簽署阻擋全國鐵路工會聯合罷工的《HJR.100 號決議》，當時拜登表示：「這（決定）對我來說很艱難，但這是當下最正確的做法：得以挽救就業機會，保障數百萬勞工家庭免受損害，並在假期期間保持供應鏈穩定。」並補充說這項法案避免了一場「經濟災難」。

的確，就美國的整體情勢來看，強力阻止全國鐵路聯合罷工以避免進一步的供應鏈災難，似乎是顧全大局的唯一選項，畢竟供應鏈崩潰的經濟後果也會反噬到鐵路勞工身上，但曾經自詡為「最親近勞工的總統」的拜登，這位在 2020 年競選時曾在工會成員面前自稱是「工會喬」(Union Joe)，也曾以支持鐵道業自居的「美鐵喬」(Amtrak Joe)，還是大大傷了鐵路勞工們的心，畢竟他大可指示委員會協調鐵路公司提供勞工們最在乎的帶薪休假與班表重整。

雖然全國聯合罷工最終不成立，但鐵路工會的訴求確實受到了關注，美國輿論普遍支持鐵路勞工，對於賺進暴利的鐵路公司感到厭惡，也對拜登政府的相關措施感到不解，針對《鐵路勞動法》以及「精確調度計畫」(PSR) 的檢討也越來越高漲，人們開始注意到這個很習以為常卻似乎又知之甚少的行業甘苦，整體來說，工會這次的行動雖然沒有爭取到最終想要的出勤制度改革，但卻也成功的

讓全美民眾意識到鐵路改革的必要性。

或許是民意的風向吹進了白宮，拜登在法案簽署儀式上發表談話時也發誓要繼續爭取鐵路工會要求的帶薪病假：「在我看來，在獲得帶薪病假方面，我們還有很多工作要做，不僅是為了鐵路勞工，也是為了美國的每位勞動者。這是我的初衷，我正在努力。」

工會和鐵路公司之間的下一輪談判將於 2025 年開始。談判也可能通過申訴和仲裁，在勞資會議之外的場合進行，而這是總統緊急委員會（PEB）給出的建議。由鐵路公司、貨運商等組成的全國承運人委員會發出聲明：

「我們期待利用之前的協議作為跳板，與我們的工會進一步合作，以加強鐵路職業安全，提供環保和高效率的貨運，並加強我們作為美國經濟支柱的地位... 我們已經聽到並認識到對帶薪休假福利的深刻擔憂，並將在未來的談判中與鐵路工會領導人合作，評估這些條款的架構。」

儘管政府和鐵路公司頻頻喊話正在研議增加帶薪病假的制度，但大部分的鐵路勞工仍對未來抱持悲觀的態度，認為這不過是鐵路公司在發表財報前的公關話術罷了。四大貨運鐵路公司之一的聯合太平洋公司（Union Pacific）於稍早（2023 年 1 月 24 日）發布了 2022 年度的財報，該公司再度創下淨收入 70 億美元的歷史紀錄，同時間聯合太平洋公司又花了約 63 億美元回購公司股票，對比因為 2022 年 9 月與鐵路工會達成的臨時協議，調漲員工 14% 薪資，因而少量增加的 5 億美元營運成本，鐵路公司顯然還是吝惜於把利潤分享在改善人力結構方面。

被剝奪罷工權利的美國鐵路勞工，今後在談判桌上的議價能力似乎只能仰賴政府將工會的訴求寫進協議書之中了，不過工會的選票也只會記得誰是站在他們同一邊的人，也許在下一個大選年來臨之前，「工會喬」真的能夠幫工會「喬」出一個結果：「我知道大家聽我講很多遍了，我要當美國史上最挺工會的總統，最挺工會的政府。」



## 【經濟安全議題】

### 一、 政府 450 億元撥補 勞保基金水位回升至 7,824 億元

資料來源：2023-03-13 01:52 經濟日報／ 記者江睿智／台北報導

勞保財務拉緊報，勞保基金短短一年間水位下降快千億元，令勞工心慌慌，擔憂領不到給付。隨著勞保基金績效回升，以及今年度中央政府總預算編列 450 億元撥補，已於 2 月及時挹注，勞保基金水位於 1 月底回升至 7,824 億元。政院目標是要使勞保基金能維持在 8,000 億水位，讓勞工安心。

至於去年超徵稅收，額外多撥補勞保 300 億元，須等到今年 7 月審計結果確定後，最快 7 月撥入勞保基金。

因人口結構少子化及老化，繳勞保保費的人愈來愈少，領勞保年金的人會愈來愈多，而且活愈久領愈多，代表著勞保財務將快速惡化，若政府不推動年金改革，只能持續巨額撥補勞保。今年撥補勞保共 750 億元，行政院已承諾，明(2024)年至少要撥補千億元。

據了解，政院擬以公務預算來編列 1,000 億元的勞保基金撥補；若有歲計賸餘，還會增加勞保撥補金額。換言之，明年撥補勞保金額在千億元以上。

勞保基金規模在 2021 年底約有 8,447 億元，主因是當年勞保基金大賺 730 億元挹注。但短短一年間，2022 年底勞保基金水位降至 7,534 億元，大減 913 億元，主因勞保基金當年帳面虧損 589 億元，以及因請領老年給付者逐年成長，勞保財務嚴重失衡所致。政院被迫趕緊出手、大手筆撥補勞保。

### 二、 五年法定期限將至 立委：年金改革辦公室「幾乎停擺」

資料來源：2023-03-14 13:21 聯合報／ 記者歐陽良盈／台北即時報導

民眾黨團立院總召邱臣遠今天表示，五年前政府高聲疾呼年金改革，指「年

金再不改革即將破產」，結果後來只完成公教年金改革，卻遲遲未推動勞保改革，現在五年的法定檢討期限將至，行政院年金改革辦公室幾乎停擺，也未見任何配套方案，令國人失望。

邱臣遠指出，今年7月開始「個人專戶制」退撫新制即將上路，新進公教人員將另立新基金，不再參加既有的退撫基金，但是這樣並無法解決基金破產問題，基金總量更將加速減少，反而讓財務持續惡化，基金破產的年限也可能提前五年，變成在2046年恐破產。

邱臣遠認為，這樣會讓新進的公務人員成為弱勢一族，也間接使國人對公務人員體系憂心，不敢報考，最終導致人力斷層，釀成行政危機。邱表示，根據政府評估，年改後節省的退撫經費一年約為兩百多億元，但卻造成「資深人員不敢退休，新血升遷無望」的現象，弱化公務系統體質。

邱臣遠認為，行政院年金改革辦公室應儘快提出完整的政策效益評估報告，對於存在重大財務缺口的勞保基金，行政院也應儘速動改革，不要再玩撥補的數字遊戲。

邱臣遠呼籲，政府應儘速啟動重新評估作業，檢討執行績效，避免狀況持續惡化；行政院應正視勞保破產危機，勇敢啟動改革，保障全國勞工退休權益；且年金改革辦公室應提出公教年金改革配套方案，否則就坐實民進黨政府年改打假球。

### **三、 法國年金改革清潔員也罷工！巴黎街頭飄腐臭味堆逾7000噸 垃圾**

資料來源：2023-03-16 08:52 聯合報／編譯徐榆涵／即時報導

法國總統馬克宏推動年金改革，計劃將退休年齡從現行的62歲延長至64歲，引發民眾不滿並發起大罷工，由於清潔員也加入罷工行列，導致巴黎街頭上垃圾堆積如山。

清潔員為期 9 天的罷工行動將至少再延長 5 天，由於垃圾車沒有人駕駛，巴黎地區至少三個垃圾焚化爐處於停機狀態，逾 7000 噸垃圾和廢棄物持續堆積在巴黎街頭，阻塞通道和人行道。

法國內政部長達馬寧（Gérald Darmanin）指示巴黎警察局長要求市政廳強制清潔員停止罷工並重返工作崗位，但巴黎市長伊達爾戈（Anne Hidalgo）表示，雖然該市正在為緊急情況制定自己的解決辦法，但支持反對養老金改革的罷工行動。

負責垃圾處理的巴黎副市長布羅薩特（Ian Brossat）說，任何迫使罷工者重返工作崗位的要求都是違憲行為。

法國全國勞工總聯盟（CGT）表示，清潔員和司機反對將他們的退休年齡從 57 歲提高至 59 歲。

馬克宏提議將一般退休年限從 62 歲提高至 64 歲，並增加提取全額養老金所需的工作年限，導致法國全國發起持續兩個月的抗疫和跨部門罷工。該法案當地時間 16 日將送至國民會議和參議院進行最後表決。

#### **四、 法國年金改革進入最後階段 工會罷工最後一搏**

資料來源：2023-03-15 13:23 中央社／ 巴黎 15 日綜合外電報導

法國今天將再度面臨年金改革所引發的罷工行動；儘管這項改革計畫備受爭議，還引發國內連月抗議聲浪，總統馬克宏（Emmanuel Macron）似乎仍將執意推行。

法新社報導，隨著法案在國會進入最後階段，工會準備再度施壓政府和國會議員，要他們放棄這項將退休年齡從 62 歲提高到 64 歲的法案。

群眾上次抗議是在 11 日，當天人潮比先前少，鐵路、煉油廠和公部門勞工上週的罷工活動並未如工會期望那樣使國家癱瘓。

政府和工會對峙迄今最明顯的影響，是巴黎街頭堆滿垃圾，因為垃圾清潔工和道路清掃人員已停止幹活。

交通部長波恩（Clement Beaune）昨天說：「公共運輸被打亂的程度不會和先前抗議那些天一樣。」

最大的未知數在於馬克宏的少數政府能否在下議院「國民議會」（National Assembly）獲得所需票數，這需要在野的共和黨（LR）支持，才能通過立法。

國民議會和參議院最快可能於 16 日進行聯合表決。

## 五、法國年金改革法案過首關 警民衝突逮 32 人

資料來源：2023-03-13 14:21 世界日報／編譯中心／綜合 12 日電

法國參議院 11 日以 195 票贊成、112 票反對，通過極具爭議的年金改革法案，將法定退休年齡從 62 歲延後至 64 歲。為抗議年改方案，法國工會 11 日發起今年來第 7 次全國大罷工，首都巴黎等多個城市的民眾上街示威。有示威者焚燒垃圾及破壞巴士站等公共設施，並向警員丟擲石頭，警方拘捕 32 人。

在法國國民議會混亂且沒有表決的審查後，參議院 11 日加速辯論審查，並於晚間表決總統馬克宏不受歡迎的年金改革法案，最終以 195 票贊成、112 票反對，通過法案。拿下這局，意味政府離法案正式通過邁進一大步。法國社會黨議員魯賓則形容為法國勞工階層的「黑暗一天」。

參議院通過後，法案下一步將於 15 日送至由 7 名國民議會議員與 7 名參議院議員組成的法國議會兩院混合調解委員會（CMP），接著於 16 日再次交付參議院與國民議會進行最終投票表決。

中央社報導，參議院原本須於 12 日晚上完成審查與投票，但在法國參議院執政黨與右派共和黨（LR）政策結盟高速運作下，提前完成逐條辯論與法案表決。總理柏納也在第一時間恭賀，稱其為達成目標的「決定性一步」。

政治鬥爭激烈角力，街頭鬥爭也同時登場。法國工會 11 日舉行第 7 場反年改全國示威，抗議年改法案。根據內政部資料指出，11 日全國共有 36 萬 8000 人上街；法國總工會數字則為 100 萬人，為自 1 月 19 日反年改社會運動以來人數最低的一次。

但法國民主工會聯盟秘書長貝爾傑告訴媒體：「或許街頭的人比較少，但內心的憤怒卻更多。」

11 日抗爭行動爆發更多衝突。巴黎遊行一開始就有示威者向警方投擲各種物品、焚燒垃圾桶、砸破商家櫥窗等；遊行在巴士底廣場時也一度暫停，好讓警方夾擊上百名激進抗議者所組成的集團，至傍晚時分共有 32 人遭逮捕。

參與者心態也逐漸悲觀，44 歲的公務員里耶里尼向世界報表示，「抗爭的結果看來已經注定，法案一定會通過，不擇手段」；其丈夫斐德希克則說：「不幸地，這些行動看來無法改變在上位者。但我們應該到場，至少抗議對勞工、反對者和人民的長期輕蔑。」

年金改革法案包括將法定退休年齡從 62 歲延後至 64 歲、領取全額退休金而將繳納分攤額增加至 43 年度的時程提前、取消公務人員與國家級機構員工的特殊退休制度等，引發全國人民不滿。