

第壹章 罷工！搞什麼？

桃園縣桃園汽車客運公司產業工會不滿資方遲不同意加發年終獎金、紅利以及改善休假制度等要求，昨晨五時起怠工罷駛。

聯合報，03 版，1988.02.15

苗栗客運勞資爭議，昨天達成協議，結束長達廿三天抗爭。這項爭議創下國內最長罷工紀錄，也在工會運動史上留下不少「第一」。

聯合報，03 版，1988.08.24

統聯客運昨天發生勞資糾紛，數百名統聯客運司機不滿資方管理嚴苛、漠視勞工權益，超時工作又減薪，從昨天凌晨起發動全省串連「集體休假」罷駛。

民生報，21 版，1998.11.24

台中客運工會長達二十二天的罷工行動，昨天落幕，勞資雙方簽下協議書，雙方同意十月至十二月減薪一成。

聯合報，B1 版，2003.11.06

因不滿資方積欠薪資，尊龍客運駕駛今天全面罷駛，多位員工無奈地說，「真是快活不下去了」！

聯合晚報，2 版，2003.11.17

一九八八年二月十四日，由駕駛員、站務員及車掌組成的桃園客運產業工會，因不滿資方年終獎金、紅利發放偏低、休假未依勞基法實施及加班費形同施捨，於凌晨五時發起怠工罷駛。二月十五日，桃園縣政府根據當時的勞資爭議處理法第卅六條，「非國營之公用或交通事業之雇主或工人不得因任何勞資爭議停業或罷工」規定，要求工會恢復行駛班車。產業工會在接獲縣政府「依法不得罷工」公函後，於十五日下午三時恢復班車行駛，宣布依法將不再「罷工」，但因資方仍未同意勞方開出的條件，自十五日起，春節的三天國定假日，將「依勞基法」規定休假。自此，揭開了台灣客運業「不斷罷工」的序幕（參見表一，頁 5-8）。¹

當勞資之間發生衝突時，罷工一直是勞方最重要的武器，因為罷工關係到工作契約的重要部分，它可以停止勞動力的供應及勞工的服從，造成生產秩序的中斷，也可以就企業本身有關事務——例如財產與服務的產生——對雇主施以攻擊。但是就大眾交通運輸業的性質來說，其與電信、郵政、水電瓦斯等，同屬於公用服務事業，有其社會責任和負擔。特別是對慣常使用公共運輸體系的消費者來說，通常是在受生理能力或經濟因素的限制下，就路線、搭乘時間、步行時間、轉乘時間與次數、安全以及費用等因素，綜合考量後，作出選擇（Jasson & Ridderdtolpe, 1992 : 246）。尤其是國內的汽車客運業，在法令強制規範下，成為獨占或寡占路權的經營型態，²客運業駕駛員每因勞資爭議而發動罷工，對消費者所造成的乘車不便及額外浪費的時間與精神，並不是損害額三倍以下的懲罰性賠償金可以

¹ 根據公路法第卅四條，公路汽車運輸分自用與營業兩種。營業汽車分類營運，包括：公路汽車客運業、市區汽車客運業、遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、小貨車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業等九類。本章所指之客運業，則包含了公路汽車客運業與市區汽車客運業兩類。另外，只要是客運公司因勞資爭議而發生停駛，無論是否符合法定程序或主體，即為本文所認定之「罷工」。

² 公路法第四十一條規定，「公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則……市區汽車客運業，應配合市區人口之比例及大眾運輸需要之營業車輛、設備，由公路主管機關視實際情形核准一家或二家以上共同經營之。」

衡量、彌補的。³這也是為什麼每當客運業勞資爭議可能引發或導致罷工時，中央或地方主管機關會「主動」介入協商、強制仲裁，甚至以行政命令的方式來避免罷工的發生，或是積極協商其他客運業代駛，來保障消費者「行的權利」。

誠然，罷工會造成社會生活和經濟活動在一定時間一定範圍的停滯，這是罷工內在性質所致，不能因此就對公用事業勞工合法的結社權、爭議權加以限制。只是當公用事業勞資雙方行使爭議權時，應更加重視是否符合妥當性原則，避免影響公眾及非參與勞動爭議第三人之利益。⁴否則，一出現勞資爭議便每每以罷駛作為對抗的手段，消費者行的權利將成為勞資雙方謀求私利下的犧牲品。況且，勞資之間發生的衝突或爭議，其結果往往是要相互妥協，因此，罷工顯然不是在爭議時做決定或解決爭執的唯一方法，如果能夠經由談判、協商、訴訟、仲裁等方式，迴避公開衝突而達到同樣的效果，這對勞資雙方及公眾都是有利的。

只不過，並不是每一件潛在的衝突或爭議都會轉變成公開性的集體行動。然而，台灣客運業卻出現了「不斷罷工」的現象，且在台灣客運業「不斷罷工」的歷史中，除了一九九二年六月的基隆客運產業工會，以及同年八月的宜蘭客運產業工會，是少數取得、符合法定罷工的主體與程序外，多數的客運業勞工是採依照勞動基準法的休假規定「集體休假」，或「自動」落實每日工作時間八小時規定，或是依工會法「召開會員大會」，或者依勞工安全衛生法，在「客車逾期未受檢」、「車輛安全品質」有明顯發生危險之虞，拒絕給付勞務，或是在資方積欠薪資的情形下，以民法第二

³ 購買預售票的消費者，遭遇汽車客運公司發生罷工時，可依消費者保護法第五十一條，以「契約無法履行時所致之損害」，請求損害額三倍以下之懲罰性賠償金。

⁴ 爭議權在學理上稱為鬥爭權，對勞方而言是罷工權、怠工權，而資方則可以閉廠、封鎖對抗之。勞動鬥爭權合法性之要件與限制，除了須符合妥當性原則之外，尚有罷工須由工會領導，以及以締結團體協約為目的等。請參閱黃越欽（2000），《勞動法新論》，頁 438-440。

百六十四條「因契約互負債務者，於他方當事人未為對待給付前，得拒絕自己之給付」為由等，透過「非法罷駛」的變相方式，達到實質罷工的目的。

是什麼原因讓勞工願意甘冒可能遭到雇主「依法」解僱的風險，採取「非法罷工」如此激烈、攤牌式的利益表達方式？⁵雖然勞工關係並不構成社會的中心議題，但卻可以彰顯社會中若干的基本結構（Reynaud，尹沅譯，1982：2）。當客運業的勞資衝突以一種長時間、廣泛的形式出現時，就不能再將「個別」的罷駛爭端，視為是突發的、獨立的、單一的人與事件，應該檢視客運駕駛集體行動背後的政治經濟制度以及勞動過程，是否存有長期的結構性問題。這也正是美國社會學家 C. Wright Mills 所提出的「社會學的想像」(the sociological imagination) 的概念。

⁵ 如果勞工未依法定程序罷工，雇主可依勞基法第十二條「無正當理由繼續曠工三日，或一個月內曠工達六日者」，逕行解僱罷工勞工，毋須給付資遣費。

表一 汽車客運業實質罷工表（民國 77-93 年）

事業單位	停駛期間	緣由	備註
桃園客運	77.02.14-77.02.22	加班費、年終獎金、紅利偏低。落實勞基法休假及加班費規定	二月十四日五時起罷駛，十五日十五時復駛。十六日起「依法」休假三日。廿二日勞資達成協議。
宜蘭客運	77.03.26 (0800-1130)	薪資調整	
高雄客運	77.05.01-77.05.02	落實勞基法基本薪資以及加班費調整	五月廿二日勞資達成六項協議
新營客運	77.06.18-77.06.19 (端午節)	落實勞基法基本薪資、休假制度及加班費	六月十九日勞資達成四項協議
彰化客運	77.07.11	薪資調整及縮短加班時數	
宜蘭客運	77.07.12-77.07.	追補勞基法實施後短付之加班費	
員林客運 (竹山站)	77.07.14	落實勞基法基本薪資	
苗栗客運	77.08.01-77.08.23	薪資調整 追補勞基法實施後短付之加班費	
北市民營客運聯合	77.08.06	落實勞基法基本薪資、休假制度及加班費 追補勞基法實施後短付之加班費	駕駛自動落實勞基法，上午六時至十時、下午四時至八時發車。 指南客運未參與。
豐原客運	77.10.27-77.10.28	落實勞基法，調整待遇、請休假及扣薪制度	台中站廿七日起僅開出學生專車。東勢站司機廿八日集體罷駛。廿九日恢復正常。

新營客運	77.10.12-77.10.13	要求資方給付勞基法施行後，短付之延長工作時間工資及假日未休工資（屬六月分協調未定案之細節）	七十八年二月廿二日勞資簽訂團體協約，勞方放棄罷工怠工權，資方打消結束營業的念頭。係第一件由勞方放棄罷工達成協議的勞資糾紛。
豐原客運	78.01.27-78.02.03	追補勞基法實施後短付之加班費 落實勞基法休假制度 年終獎金全薪兩個月 七十七年十月遭解僱三人無條件復職，追補非法解僱期間薪資 簡化薪資結構	勞方係以「豐客員工自救聯誼會」名義，以民法第二百六十四條「因契約互負債務者，於他方當事人未為對待給付前，得拒絕自己之給付」，進行「討債行動」。
高雄客運	78.02.05-78.02.06 (除夕到初一)	追補勞基法實施後短付之加班費	
屏東客運	78.02.05-78.02.06 (除夕到初一)	追補勞基法實施後短付之加班費	二月十一日勞資達成協議，簽定團體協約。
宜蘭客運	80.09.11	資方積欠八月份薪資	羅東、宜蘭站罷駛十一時五十分結束
統聯客運	80.09.28-80.09.29 (教師節)	改善薪資結構，合理計算加班費 落實勞基法規定	原定中秋節連續假期(09.22-23)集體休假，經協商後正常發車。廿五日董事會未就薪資結構提出解決辦法，工會決議每逢國定假日將依法休假。
宜蘭客運	80.11.15	資方拖欠九月份薪資	羅東、宜蘭站中午發動罷駛，十六時恢復正常。
宜蘭客運	81.02.02	年終獎金偏低	

宜蘭客運	81.05.19	客車逾期未受檢	宜蘭監理站同意宜蘭客運先檢驗後補稅。在公司自六月份調薪的承諾下，駕駛同意發車。
基隆客運	81.06.04-81.08.10	薪資結構調整	
宜蘭客運	81-08.04-81.09.29	資方積欠七月份薪資 薪資調整	工會決議五日起罷駛。四日十六時卅分停駛，車輛集中羅東站保管。九月公司轉手，依勞基法資遣員工。
北市民營客運聯合	82.06.22	薪資調整 排放黑煙罰款轉稼駕駛	五時起九家客運駕駛集體罷駛，十六時同意恢復發車。
統聯客運	87.11.23-87.11.26	超時、減薪，勞動條件低劣 車輛安全品質 保障工作權	
建明客運	90.01.26	年終獎金過低且未依約定發放	十三時起，新竹站卅多名司機罷駛，經協商後，十七時起部分司機復駛。
建明客運	90.02.01	年終獎金發放日期一延再延	新竹站駕駛到班不出車，請假五日。
國光客運	90.07.01	薪資結構 (同工不同酬)	基隆站
宜興客運	92.10.18	資方拖欠年終獎金及一月、五月及七月份薪資	原宜蘭客運，八十一年更名為北宜客運，八十四年再度轉手為宜興客運，九十一年九月公司再度易主。
台中客運	92.10.15-92.11.05	片面減薪及積欠薪資	
尊龍客運	92.11.17	經營權於九月移轉，資方積欠三至四個月的薪資	

宜興客運	93.01.01-93.01.13	資方連續三個月積欠薪資	
宜興客運	93.06.03-93.06	資方積欠薪資	宜興客運積欠百萬油料費，計卅八輛客車遭法院查封。宜興客運歇業、停駛。
東南客運	94.08.26-94.08.27	資方片面更改薪資計算方式，「薪資明細表」改名「承攬報酬表」	

資料來源：聯合知識庫 (76.01-94.08)，作者自行整理。