

# 基礎法學與人權研究通訊

NEWSLETTER FOR LEGAL THEORY AND HUMAN RIGHTS STUDIES



發行單位：臺灣法實證研究資料庫建構計劃TaDELS

編輯委員：江玉林、李立如、徐偉群、陳忠五、陳昭如、張嘉尹、黃國昌

總編輯：顏厥安

統編：林敏中、林中鶴

2011.05.15 ISSUE 5

## ✿ 研究動態

### 【法律文件資料庫—專題報導】

#### 曾茂興—苗栗客運案簡介<sup>1</sup>

1988 年是臺灣工運史上值得記載的一年，當時全臺地方客運業勞動者普遍體驗著低底薪、超時工作、變相的獎金制度迫使勞動者為資方賣命等等惡劣的勞動條件。該年年初，桃園客運抗爭事件的成功點燃解嚴後初期臺灣工運的火苗，由北而南，從桃園到新營、高雄，曾茂興帶著自己生活經驗中種種被資方剝削、壓迫的處境與領導桃客抗爭的初步成功<sup>2</sup>，開始在臺灣客運業興起工運浪潮，他不相信什麼太高深的社會理論，只要擁有素樸的正義感，便可以發現台灣勞工被壓迫的處境。

#### 一、桃客事件率先發難

曾茂興自 1980 年起至桃園客運任職，此時桃園客運已經沒有收票員的制度，司機一個人必須負擔剪票、收錢、找錢的工作，工作時間也長，排定的發車班表常常讓司機們沒有正常的生活作息，薪資制度上以低底薪加上各式獎金誘使司機為公司賣命，也衍生了惡性的競爭關係，司機為了搶載客獎金、里程獎金，不惜過站不停甚至超速搶乘客。儘管長工時且惡劣的勞動條件增加了客運司機肇事的風險，但客運公司僅為司機們承擔一小部分肇事責任/賠償，還要因此扣薪水。表面上看來，乘客們對司機的印象便是不友善的服務，但乘客們所看不到的

<sup>1</sup> 資料來源：何明修，《四海仗義：曾茂興的工運傳奇》

<sup>2</sup> 領導第一波客運業罷工浪潮的桃客事件，最後則是在曾茂興、謝榮清兩位工會主要幹部遭資方借故開除後退出了工運的舞臺，曾茂興雖向桃客公司提起告訴，但在司法程序上最後是以高院判決桃客公司勝訴，而最高法院駁回曾茂興上訴的結局告終。

是壓迫司機的那套勞動體制。

1984年勞動基準法通過，雖然這一個版本的勞基法在資方團體強力動員下，許多與勞工權益及保護的規定打了折扣，且資方也未必立即改善其違法事項，但仍具有重要意義，關於工時、加班費、休假等，勞工至少得到了形式上的承諾，也開始積極關注勞工自身的權益，成為日後勞工運動起步的關鍵。

1987年底桃客工會成立，勞方在理事及監事的選舉中，拿下了全部的席次，並開始向資方追討自1984年勞基法施行以來桃客公司積欠的加班費。隔年春節前，工會向公司提出包括每月休假四天、春節休假三天、增加除夕至初二的加班費、合理發放春節獎金等要求，但是資方在召開董事會後，並未積極回應工會的訴求，曾茂興及其他工會幹部決定自1988年2月14日開始罷工。14日當天，資方及桃園縣官員與工會談判皆沒有結果；15日桃園縣政府送來一紙公文，引用國家總動員法要求司機立即復工，台灣勞工法律支援會的郭吉仁律師擔心政府可能會藉口解散工會，因此勸說工會幹部先復工，當日下午，工會召開記者會，曾茂興向大眾說明復工的決定，並沉痛控訴客運業勞工所承受的壓力，最後宣佈除夕起司機休假三天，將司機群眾帶離會場。

那個春節，桃客司機們得到了與家人團聚的機會，工會與資方也在22日年初六達成四項協議：(1)年終獎金多發六千元。(2)紅利的發放，公司幹部不得超過司機的三倍。(3)落實休假制度，加班需取得工會與本人的同意。(4)公司不得追究罷工的員工。

而曾茂興本人，則自此開始工運的南征北討，他向公司申請留職停薪，四處協助客運司機抗爭，在其他業者向桃客施壓的情況下，曾茂興遭到資遣，儘管工會決議聲援，並沒有改變桃客公司的決定。

## 二、 工運的轉捩點：苗客事件

結束桃客抗爭事件的曾茂興，並沒有因此便安份地回到駕駛座上運轉方向盤，而是開始為臺灣各地的客運業抗爭掌舵，1988年四月底，他先帶著一些桃客工會的幹部投入高雄客運的抗爭，在勞動節發動罷駛，雄客公司不堪虧損及官方要求復駛的壓力，答應了勞工的六項要求，司機們也攻佔了原先由管理階層把持的工會。接著，曾茂興等人來到新營，端午節的罷駛使資方同意調整薪資結構與休假制度，並進而追討未曾發放的加班費，最後在政府斡旋下，資方同意補發加班費，但須斟酌營運情況決定補發數目。

1988年五月，苗栗客運工會在曾茂興的指導下成立，但是與資方的溝通並不順利，談判破裂後，苗客工會決定進行罷工抗爭，但由於工會考量罷工可能造成的社會成本，選擇在暑假期間進行罷工，也因此並未對資方造成太大壓力。7月25日，苗客工會決議以召開臨時會員大會的名義展開抗爭，召開會員大會前不再與資方談判，苗客公司向苗栗縣政府提出勞資爭議調解之申請，縣政府通知勞資雙方派代表至縣府開會協調，並函覆苗客工會，不准其召開會員大會，但工

會常務理事張俊明仍舊召開會員大會，多個工運團體前來聲援，政府對勞資雙方分別施壓，派駐警力進駐抗爭地點，也要求資方限期解決此事。

苗客公司在罷工第 6 天要求員工七日內復工，否則依法解僱，但工會並未屈服於資方的強硬態度，持續進行罷工，第 18 天，工會決定至臺北抗爭，迫使勞委會出面解決，前來支援的工運團體也在苗栗頭份舉行全國勞工大會呼應苗客工會的抗爭，最後勞資雙方在勞委會的折衝下才重新展開談判，結束長達 23 天的抗爭行動。

苗客事件展現出解嚴後勞工團結的強大力量，迫使中央政府出面處理勞資爭議，但也讓政府顯露了親資方的立場，以警力、地方政府力量甚至法院的罷工禁制令來對付工運團體，法律文件資料庫於本件所蒐集之資料即為臺灣新竹地方法院檢察署針對張俊明、曾茂興、汪立峽等人之起訴書以及臺灣新竹地方法院對該案之判決，承審法官判決曾茂興等三人「勞資爭議在調解或仲裁期間，勞方不得因該勞資爭議事件而罷工、怠工貨其他影響秩序之行為，此為勞資爭議處理法第 8 條所明定，被告等竟公然演說煽惑苗客工會會員違反上開法令而罷工，核其等所為均係犯刑法第 153 條第 2 款之罪…」，處以三個月有期徒刑，然而當時資方在協商上的消極態度，遲遲不踐行勞基法所要求的勞動條件，令人不禁要問，除了抗爭，勞工們如何遠離長期剝削他們的勞動體制？而曾茂興本人，也在苗客事件落幕後不久被桃園客運公司解僱，從駕駛座到工運最前線，他似乎已沒有選擇的餘地。

### 三、 全職的工運路

曾茂興遭桃客公司解僱後，「正式地」成為勞工運動的工作者，四處參與或協助各地的工運，1990 年參與遠化罷工遭判刑兩個月，其後入獄服刑；1996 年擔任聯福製衣廠員工自救會顧問，協助失業勞工長期抗爭，並帶領失業員工臥軌，被依公共危險罪判處一年十個月徒刑，2000 年再度入獄；其間馬不停蹄地協助各地失業勞工抗爭運動，並於 1998 年及 2001 年參與立法委員選舉，然皆落選，2003 年任國策顧問，2007 年因肝癌病逝。

「曾茂興—苗栗客運案」相關文件請至[法律文件資料庫](#)瀏覽：

A. 人權案件檔案→0009 勞動人權→0001 曾茂興—苗栗客運案