

第一章 緒論

第一節 研究動機與目的

壹、研究動機

長期以來，國營事業扮演著促進產業發展、調節物價、國庫收入與照顧弱勢之政策性任務，在各國經濟與社會發展中，均占有重要之地位。然而，自七〇年代起，由於國營事業經營缺乏效率，及各國政府為籌措資金，解決日益嚴重的財政問題，國營事業民營化成了各國政經改革的重要趨勢。

自 1989 年行政院「公營事業民營化推動專案小組」成立後，我國也開始有計畫的推動國公營事業的民營化。然而，由於工會認為國營體制提供給職員的保障較高，民營化所引發的陳情與抗爭事件，便因此層出不窮。通常工會會依循行政體系的管道表達他們對民營化的看法，在行政體系的陳情無效後，工會便會經由立法院遊說或其它集體行動，來企圖影響政府的民營化政策。

體制外之集體抗爭行動，通常是利益團體藉由實力與意見強度的展現，達到影響政策的重要手段。民主政府基於對選票的考量，往往對體制外的集體抗爭，不敢過於強硬，使得其產生一定的成效。而為了形成對政府的壓力，抗爭動員之人數當然愈多愈好。然而，依 Mancur Olson 的理論，團體成員並不因為團體目標的達成能使每個人同蒙其利，便會群策群力的來達成該目標。除非小團體易於相互監督，或能藉助於某種強制性措施、或團體可以提供選擇性誘因，否則理性及自利之個人，在搭便車或坐享其成的心態下，將不易形成具有規模的集體行動，以構成對政府政策的影響。¹

¹ Mancur Olson, *The Logic of Collective Action* (Cambridge: Harvard University Press, 1971), p.2.

筆者因為工作的緣故，自 1994 年 6 月起擔任立法委員國會助理，開始接觸並關注政府的國營事業民營化政策。尤其在 2002 年 12 月起，更擔任身兼中華民國全國總工會理事長之勞工立委林惠官的國會辦公室主任，自此與各國營事業工會有直接且密切之往來，更廣泛接觸各項國營事業民營化的議題。因為林惠官立委原為台鐵工會理事長，筆者與台鐵工會勞資雙方之互動、瞭解與情誼，也最為深入且直接。甚至還曾參與台鐵工會的各項集體行動，為台鐵工會的立法院遊說扮演著相當重要的角色。此外，更也多次與台鐵局國會連絡主管配合，陪同台鐵局局長穿梭各立委國會辦公室，協助爭取預算之通過。因此，筆者與台鐵局資方自局長以下之各級主管，亦有良好互動與認識，對資方的態度有較於一般人更為深入之觀察。

台鐵工會為我國典型的大型國營事業工會，因政府的高鐵興建與台鐵民營化政策，引發台鐵工會的強烈反彈。在 2000 年政黨輪替後，由於體制內之遊說活動成效不彰，便開始發動多次的大型集體抗爭行動。尤其在 2003 年 9 月 11 日中秋節召開會員大會，計有 7,812 位會員投票通過，合法授予春節罷工權，更是一項成功的集體行動。這不僅是工會成立 56 年來第一次召開會員大會，也是我國工運史上，第一個成功召開會員大會，並透過大會取得合法罷工權的全國性工會。也是單一國營事業工會動員人數最多、動員比例也最高的一次集體行動，使得我國工運發展，進入另一個新的里程碑。

過去有關國營事業工會的立法院遊說策略或活動之研究，鮮少探討集體行動之組成及運作，更從未觸及台鐵工會集體行動之探討。台鐵工會因高鐵興建與政府的台鐵民營化政策等議題，在 2000 年政黨輪替後，密集地進行了 7 次重大的遊說活動。在達成促使政府調整台鐵民營化政策之目標後，台鐵工會進入承平時

期，在 2004 年後便少有集體行動之採行。因此，本研究希望分析自 2000 年政黨輪替後，至 2004 年為止，台鐵工會企圖影響政府政策之 7 次重大遊說活動與其策略。尤其對 2003 年九一一集體行動，將進行深入之探討，並與 Olson 的集體行動理論相互驗證，檢視理論與實務間是否存在差異。希望進一步找出台鐵工會集體行動得以成功之原因，以作為國營事業工會及我國工運未來發展集體行動之參考。

貳、研究目的

台鐵工會是我國國營事業工會中，藉由工會自身團結權之行使，成功迫使政府調整民營化政策之唯一案例，至今仍無其它類似的成功案例。當時執政的民進黨政府，曾傾府、院、黨的龐大力量，動用整個國家機器與資源、鋪天蓋地的強力打壓與分化。但面對這個強大的壓力，台鐵工會仍能在九一一成功的召開會員大會，以超過半數出席投票通過，合法取得春節罷工權，並締造我國多項工運紀錄。台鐵工會的成功，必有其特殊與過人之處，值得吾人加以探討。

依 Olson 的集體行動理論，在大團體中，因多數人在理性及自利之驅策下，往往抱持著搭便車、坐享其成的心態，使得集體行動不易形成。然而，台鐵工會多次的集體行動，參與的會員人數，竟然一次多過一次，相當值得吾人深入探討。因此，本研究以台鐵工會在 2000 年至 2004 年間，所採行之重大遊說活動與集體行動為研究對象，並以 2003 年九一一集體行動為案例，進一步探討及分析，希望達到以下目的：1)、在 2000 年以後台鐵工會的遊說活動方面：包括台鐵工會之遊說型態及遊說策略為何？台鐵工會遊說活動的成效？台鐵的產業特質是否有助於其遊說

成效等問題；2)、在集體行動的運作方面：包括台鐵工會集體行動的運作方式、在制度面之運作方式、以個人參與角度之運作方式等，研究其九一一集體行動，能成功超過半數的原因為何？並找出台鐵工會反對台鐵民營化政策，其成功的原因何在？台鐵工會九一一集體行動與 Olson 的集體行動理論間，是否有差異之存在？並進一步探討其集體行動成功經驗之啟示，提供我國工運界參考。



第二節 研究途徑與方法

壹、研究途徑

本研究以個人動機與行動誘因為分析途徑，採「方法論上的個體主義」(methodological individualism)為研究途徑，來檢視台鐵工會的集體行動之採行。從個人角度來分析台鐵工會的集體行動，包括工會領導人、工會幹部及工會會員等三個層面。探討工會領導人為何會站出來領導集體行動，其動機與誘因為何；工會幹部為何願意負責動員其會員參與集體行動，其動機與誘因為何；而工會會員為何願意站出來參與集體行動，其動機與誘因為何。同時，本研究也分析環境因素，探討其如何對台鐵工會集體行動產生凝聚的效果。由於制度決定人與人間的互動方式，故台鐵工會之組織、內部之資源與內部民主等因素，也是本研究重要的分析面向。本研究希望經由環境面、制度面、個人角度之探討，找出台鐵工會集體行動成功的原因何在。

馬克斯的階級鬥爭論認為，相同的利益與工作情境，將有助於集體行動的形成。被剝削階級因共同的處遇將會團結起來，從事社會主義革命，對抗生產財的壟斷階級。因此，馬克斯認為具有共同特性，但卻缺乏組織連繫的人群，也會因某些共同的境況，而結合產生政治上的影響力。²意即在同一個工作場域，有相同的處境的個人，易形成集體行動。然而，Olson 卻認為，如果人真的是如馬克斯所說的理性而自利，那麼即使社會主義革命最符合無產階級的利益，即使每一位勞工都體認到這一點，勞工將不會團結起來，協同一致地參與革命運動。Olson 指出，正是因為勞工過於考慮自己的利益，他們才不願參加工會運動或社會主義運動。³

²楊泰順，《利益團體政治》，台北：民主基金會，1994年，頁9。

³吳乃德，〈導言：理性人的非理性社會？〉，刊於《集體行動的邏輯》，董安琪譯，台北：遠流，

本研究以 Olson 的集體行動理論為架構，研究台鐵工會集體行動之運作方式，並將之與 Olson 的理論做驗證，找出台鐵工會能成功克服集體行動困境之原因為何？除了正式制度外，是否因為其它非正式的規則，包括慣例、規範或傳統等因素之存在，使得台鐵工會得以克服集體行動中搭便車的困境，促使其集體行動的成功。

貳、研究方法

在研究方法的設定上，本研究主要是採用文獻分析法、參與觀察法與深度訪談法等三種方法。在有關利益團體的探討、集體行動的理論、台鐵產業與台鐵工會之相關研究、國營事業與民營化的相關探討、高鐵議題、相關工會運動等部份，主要採取文獻分析法。至於在台鐵工會的遊說活動及集體行動的探討部份，則以參與觀察法與深度訪談法為主，以文獻分析法為輔。

一、文獻分析法

所謂文獻分析法，主要是透過搜尋與研究主題和研究問題相關之書籍、期刊、論文、報章雜誌等，進行內容的分析、歸納或整理，以成就研究者之預期目的。⁴本研究蒐集的資料包括：1)、相關博、碩士論文、期刊、報紙、政府出版品、研究報告等；2)、台鐵局內部發行之《台鐵資料》季刊、相關的政府函文、內部簽呈，以及台鐵工會的會員代表大會資料、理監事會資料、內部發行之《路工》雙月刊、報紙型的《路工通訊》、新聞稿型態的「快

1989年，頁4。

⁴ Thomas Herzog, 朱柔若譯,《社會科學研究方法與資料分析》(Research Methods and Data Analysis in the Social Sciences), 初版, 台北:揚智, 1996年12月, 頁173-174。

訊」及九一一集體行動全部資料的電子檔等；3)、立法院的公報、議事紀錄、委員會專案報告資料等；4)、國內外相關單位或政府機關之網站資料。因為筆者與台鐵局及台鐵工會之深厚淵源，使得在蒐集台鐵局及台鐵工會內部資料時，獲得充份配合及提供，得到許多珍貴的第一手資料，並獲得詳盡的解說，有利於本研究之深度探討。

二、參與觀察法

筆者自 1994 年起，在立法院擔任國會助理至 2008 年為止，前後達 14 年的時間，這段時間使筆者得以近距離觀察政府的民營化政策之推動，因此有較一般人更為深刻的瞭解。尤其從 2002 年 12 月起，擔任台鐵工會出身的勞工立委林惠官的國會辦公室主任後，直接接觸台鐵民營化的議題。由於與台鐵工會有很深之互動，更直接參與台鐵工會之各項集體行動，對台鐵工會的立法院遊說工作，亦著墨甚深，包括：協助台鐵工會在立法院召開員工考成協調會，並持續與研考會與交通部主管處長協調，解決員工考成不公問題；協助推動《台灣鐵路管理局組織條例》之立法工作；協助台鐵工會安排交通部在立法院交通委員會，進行春節罷工專案報告；尤其是協助台鐵工會及台鐵局在相關立委國會辦公室間，扮演穿針引線的角色。

因此，筆者得以實際參與並觀察台鐵工會在立法院的遊說及集體行動採行之真實狀況，此對本研究相關問題之探討，具有絕對的助益。

三、深度訪談法

調查是自我報告式的測量，執行的方式有口頭調查，亦即通稱之訪談，以及書面的調查，亦即問卷調查等兩種。深度訪談為「質」的研究中蒐集資料的一種基本方法，不若「量」的研究所強調驗證假設、找出因果關係及建立通則，其目的無非希望在實際個案或場域中，能夠發掘更多的事實真相或重要內容。⁵因此，在文獻分析法之外，透過對重要關鍵人士做深度訪談，可以彌補文獻分析的不足，有助於瞭解事實真相。

本研究希望透過相關人士之深度訪談，協助瞭解台鐵工會集體行動之真實狀況，包括集體行動制度面的運作方式、工會各級成員個人參與集體行動之動機與誘因、九一一集體行動成功超過半數之原因、成功迫使政府調整台鐵民營化政策之原因、台鐵工會集體行動的成效、產業特質對遊說成效的影響等研究議題。

參、研究內容及訪談對象

本研究首先要探討台鐵工會在2000年政黨輪替後至2004年為止，台鐵工會意圖透過遊說活動影響政策之行動。在台鐵工會、政府部門、立法院等三個面向中，經過密切的政策互動與影響後，台鐵工會仍無法得到滿意的政策結果。因此，台鐵工會以2003年九一一集體行動來進行遊說活動，希望透過會員自身團結權的行使，迫使政府接受其訴求，進而改變政府台鐵民營化的政策。

一、研究內容

本研究係以深度訪談法來進行台鐵工會集體行動的分析，採

⁵ 楊國樞等編，《社會及行為科學研究法》，初版，台北：東華，1993年8月，頁559。

取開放式的結構性問題，並在訪談之前先做理論及背景之說明。而訪談之內容，希望能觀察台鐵工會在 2000 年至 2004 年間，主要遊說活動之進行與其成效、一般性集體行動之運作方式、九一一集體行動之採行與其成功之原因、影響政府台鐵民營化政策之成功原因、台鐵產業特質與遊說成效之關係等議題，並與 Olson 集體行動理論做差異之分析。

本研究訪談內容包括兩大部份與三個層面，第一部份為「一般集體行動之訪談」，包括參與集體行動之原因、是否提供參與者選擇性誘因、對未參與者是否施以懲處或壓力、是否分配幹部動員額度及相關獎懲、團結之原因、幹部企圖心等問題；第二部份為「2003 年九一一集體行動之訪談」，包括九一一集體行動是否有分配幹部動員額度及獎懲、動員情形與參與原因、行動前之氛圍及士氣、資方之態度、是否達成原先設定之目標、對公司化與民營化之態度等問題。

所謂三個層面，包括勞方(台鐵工會)、資方(台鐵局)及旁觀者(交通路線記者)等三個層面。就勞方層面而言，本研究訪談台鐵工會之領導者、工會幹部與基層會員等三個層級。希觀察台鐵工會遊說與集體行動之運作及其成效，找出其成功之原因，並與 Olson 集體行動理論做驗證與比較。就資方層面而言，本研究希望透過對台鐵局局長之訪談，以資方之角度，觀察台鐵產業特質對台鐵工會遊說成效之影響、一般集體行動之遊說成效、九一一集體行動之遊說成效、資方與政府之態度、政策改變考量之原因等問題。就旁觀者層面而言，透過對交通路線記者之訪談，以其同時接觸勞、資雙方之機會與瞭解，希能從其旁觀者之角度，觀察台鐵工會集體行動之成效、台鐵產業特質與工會遊說成效之關係、九一一集體行動之成敗與成效、政府相關部門對九一一集體行動之態度、政府政策改變考量之因素等問題。

二、訪談對象

本研究所設定之主要訪談對象，包括勞方(台鐵工會)、資方(台鐵局)及旁觀者(交通路線記者)等三個層面。因為台鐵工會之遊說活動與集體行動之成效，必須從勞方、資方與旁觀者之不同角度來觀察，始為公正客觀。

就勞方層面而言，本研究訪談台鐵工會領導者層級，包括2000年至2004年之間，張文正與陳漢卿等兩位理事長。在工會幹部層級，本研究自台鐵工會全省17個分會中，挑選北部、中部、南部、東部各2位，共計8位分會常務理事做為訪談對象。在基層會員層級，隨機挑選一位有參加九一一集體行動，及另一位未參加集體行動之工會會員，做為訪談對象，以觀察參加與未參加集體行動者之原因及其想法。如(表 1-1)所示。

其中，因訪談對象之挑選，將會導致本研究對台鐵工會集體行動之研究是否周延或失真。因此，筆者設定台鐵工會北部、中部、南部、東部各2位，共計8位分會常務理事的訪談對象後，請教在九一一集體行動時擔任台鐵工會理事長、現任中華民國鐵路工會全國聯合會理事長張文正先生，獲得其高度認同，認為是一份好的名單。其表示透過這些具有代表性且各具特色的分會常務理事之訪談，將有助於發現台鐵工會集體行動之真象。更重要的是，此8位分會常務是自2000年5月至2008年5月止，民進黨執政時期之分會掌門人。而其他9個分會之常務理事，包括退休、過世、新上任等，並非在民進黨政府時期做滿8年者。因而這8位分會常務是極具代表性的，且對本研究所設定研究時間範圍內，台鐵工會之遊說活動與集體行動，有著充份的參與並實際負責該分會的動員工作，對於分會會員之心態與想法，有著較一般工會幹部更深入之接觸與瞭解。

這 8 位分會常務各具代表性與特色，其中延平分會是九一一集體行動中動員比例最高達九成之分會。且其為台鐵局局本部各處室行政幕僚所組成，因其會員之高度參與，除了可以瞭解該分會會員參與態度之外，亦可側面瞭解台鐵局資方對工會發起九一一集體行動之真實態度。而彰化分會之常務，是台鐵工會 17 個分會常務間，唯一一個具有民進黨黨員資格者，其分會在九一一集體行動中動員比例最低僅有三成，也可讓我們瞭解到政黨意識對工會幹部及會員，在集體行動中之影響。宜蘭分會是 17 個分會中，唯一有會員因參與九一一集體行動而被記曠職處份者，且其動員比例亦僅有四成多，故此分會的狀況，亦可讓我們瞭解到資方態度對九一一集體行動動員之重要性。而花蓮分會在歷次台鐵工會集體行動中，動員情況堪稱最為良好，透過對其分會常務之訪談，可以瞭解會員參與集體之原因何在？此各具特色且任滿 8 年以上之 8 位分會常務，正可以適當代表並反應出台鐵工會集體行動之真實情形。

就資方層面而言，台鐵工會所對應之資方為台鐵局，然而因台鐵局為國營事業，其受到上級行政機關層層之節制。因此，台鐵工會之資方為政府部門，包括了台鐵局、交通部、行政院、甚至於總統府等，皆可稱為台鐵工會之資方。不過，政府在處理台鐵工會集體行動時，多由台鐵局長站在第一線，承受工會及上級之壓力。因此，透過在九一一集體行動當時，擔任台鐵局長之黃德治先生(現任交通部運輸研究所所長)之訪談，亦可適度觀察得知政府部門對台鐵工會九一一集體行動之態度、勞資談判折衝的情形，以及政策改變之考量因素。

就旁觀者層面而言，工會與資方各有自身立場與解讀，而一般人對台鐵工會遊說活動與集體行動，不是一知半解就是全然不知情。唯有主跑交通路線的記者，因工作之故，同時接觸並近距

離觀察工會及資方之態度與作為。因此，透過對主跑交通路線記者之訪談，以其旁觀者之角度，觀察台鐵工會集體行動之成效、台鐵產業特質對於工會遊說成效之影響、資方態度與政策轉折之看法等問題，使得本研究能獲得更公正客觀之研究成果。然而，在台鐵工會九一一集體行動時主跑交通路線之記者，當時雖人數頗多，但多數已離職或改跑交通以外之路線，至今仍負責交通新聞者，僅剩下中國時報記者黃如萍小姐。由於黃如萍記者擔任記者至今已邁入第 15 年，且一直擔任交通記者，故其對台鐵局勞資雙方及政府態度，長期以來，有著極為深入且專業之見解。因此，本研究以黃如萍記者做為旁觀者，既為唯一選擇亦屬適當。

表 1-1：台鐵工會主要訪談對象表

項目	單位	九一一行動時之職稱	訪談時間
台北	本會	張文正理事長	2008.10.29
	本會	陳漢卿主任秘書	2008.10.29
北部	延平分會	邱光華常務理事	2008.10.28
	北一分會	張守田常務理事	2008.10.29
中部	台中分會	洪倉魁常務理事	2008.11.5
	彰化分會	陳信國常務理事	2008.10.30
南部	嘉義分會	林寶元常務理事	2008.10.30
	高雄分會	阮平世常務理事	2008.10.30
東部	宜蘭分會	張克山常務理事	2008.10.31
	花蓮分會	謝勝明常務理事	2008.10.31
台北	北一分會	楊寶忠會員	2009.1.21
台北	北一分會	張盛謙會員	2009.1.21
台北	鐵路局	黃德治局長	2009.1.17
台北	中國時報	黃如萍記者	2009.1.21

資料來源：本研究整理。

第三節 研究範圍與限制

壹、研究範圍

本研究以台鐵工會的遊說活動與集體行動為主題，研究其在 2000 年政黨輪替後，至 2004 年為止，密集地進行 7 次重大的遊說活動，並以 2003 年九一一集體行動為個案，進行深度的探討。因此，本研究之研究範圍如下：

一、研究之決策層級至行政院

台鐵工會自 2000 年政黨輪替後至 2004 年，在民進黨執政前 4 年內，共有 7 次重大的遊說活動，此 7 次遊說活動，目的皆在於意圖影響政府的相關政策，為本研究之主要範圍，包括 1)、2001 年 9 月 11 日，因配合高鐵工程之「南港專案」，交通部要求台鐵局必須封閉兩個軌道，停駛或縮減 24 次車次。工會因此向立法院親民黨黨團陳情，召開公聽會，並動員 8,00 位會員在台北火車站靜坐抗議之遊說活動；2)、2002 年 3 月 26 日，為抗議高鐵強取台北火車站兩個月台，並要奪取台北機廠用地，配合立法委員傅崑萁在立法院院會的總質詢，工會動員 1,000 人至立法院之遊說活動；3)、在 2002 年 12 月 3 日，因為鐵路局員工 2002 年度考成甲等比例，因鐵路局為虧損事業，依相關規定員工考列甲等比例必須由 75%降為 65%，將影響 1,500 位員工權益，陳情立法委員林惠官召開協調會之遊說活動；4)、2003 年 2 月 24 日，反對交通部為配合高鐵施工，要求台鐵局封鎖南隧道並停駛相關列車，工會動員近 3,000 人，在台北火車站大廳內抗爭之遊說活動；5)、2003 年 9 月 1 日，為推動《台灣鐵路管理局

組織條例》之立法工作，陳情立法委員林惠官，推動立法之遊說活動；6)、2003年9月11日，因反對政府的台鐵民營化政策，在總統府前召開會員大會，超過半數會員投票通過春節罷工案，合法取得春節罷工權之遊說活動；7)、陳情立法委員紀國棟之後，在2003年10月15日，安排立法院交通委員會召開「台鐵工會春節罷工之因應措施專案報告」等遊說活動。

針對上述台鐵工會7次重大的遊說活動，除了立法院遊說之外，在行政層級上，最高決策機關為行政院。雖然總統有可能干預行政決策，但表現在外的仍是透過最高行政機關的行政院做出決策。因此，本研究以行政院為最高決策層級，做為研究範圍。

二、以台鐵工會為主，不談全國性工會

台鐵工會的遊說活動與集體行動，雖然可能受到其它工會之影響，尤其是台鐵工會參與多個全國性工會，而這些工會皆有可能參與或影響台鐵工會集體行動之運作。但由於本研究針對台鐵工會自2000年至2004年為止，主要7次重大的遊說活動，並以2003年九一一集體行動為個案，進行深度的探討。因此，本研究之範圍僅限於台鐵工會本身之運作情形，不討論全國性工會所參與之部份。

三、以間接遊說之集體行動為主，以直接遊說活動為輔

利益團體透過遊說活動，來影響政府政策。利益團體遊說的方式，一般可分為直接遊說與間接遊說等兩個類型。台鐵工會在2000年至2004年間，所採行的7次重大的遊說活動中，多數以間接遊說之集體行動，企圖來影響政策。因此，間接遊說中之示

威遊行的集體行動，為本研究之主題。故本研究之研究範圍以間接遊說之集體行動為主，以直接遊說活動為輔。

貳、研究限制

本研究以文獻分析法、參與觀察法、深度訪談法來進行台鐵工會影響國會立法及其集體行動之探討，雖然筆者與台鐵工會及台鐵局具有非常深厚淵源與情誼，而獲得勞資雙方全力配合與協助，且曾於立法院前後長達 14 年之國會助理歷練與遊說實際參與經驗。在本研究的台鐵工會遊說活動中，有著較一般人更多之研究優勢存在，但仍免不了存在以下的研究限制。

本研究所引用分析台鐵工會集體行動之文獻資料，以台鐵工會內部刊物《路工》雙月刊為主，其可以讓吾人適度的瞭解並代表台鐵工會之基本態度，是無庸置疑的。但其是否與台鐵工會領導階層內心之真正想法或可能的謀略完全相符，無法逐一且全面做考證，是本研究限制之一。

本研究採質化而非量化的研究方式，透過最具關鍵性且具有代表性的人物之深度訪談，從台鐵工會制度面與個人角度來分析工會成員對集體行動之參與，因無法全面或普遍的訪談台鐵工會之各級成員，是本研究第二個限制。

雖筆者與台鐵工會具有深厚之淵源，且在訪談分會常務理事之前，特別拜託在九一一集體行動時，擔任台鐵工會理事長的現任中華民國鐵路工會全國聯合會理事長張文正先生，親自逐一致電並代為約定訪談時間，獲得受訪的 8 位分會常務理事極為善意之正面回應。但限於空間、時間、其它個人因素或表達能力等影響，在訪談過程中，受訪者的態度是否有所保留或隱瞞，實無從考證，是本研究的第三個限制。

由於本研究採用個案研究，以台鐵工會成員為對象，不包括其它國營事業之員工，再加上台鐵成立超過 110 年，有其特殊的傳統與產業特質，而其它國營事業工會亦可能具有獨特的文化傳統、歷史背景與制度等因素。因此，本研究之結果，未必可以通則化地推論至其他國營事業工會，亦為本研究之限制。



第四節 研究架構

本研究之設計，主要包括兩大部份，第一部份是台鐵工會自2000年至2004年間，7次重大的遊說行動之探討。第二部份是以Olson集體行動理論為基礎，探討台鐵工會的集體行動，並進一步以九一一集體行動作為個案研究，再與Olson集體行動理論進行驗證比較。

本研究首先討論利益團體的理論與遊說活動，進而分析台鐵工會遊說活動之策略與型態。次來探討Olson集體行動理論及其它相關修正理論，並分析其與應用與研究。再來針對台鐵的產業特質、台鐵工會之特性、台鐵在九一一集體行動時所面臨之環境等因素，進行深入的分析與研究，找出台鐵工會在當時所存在之優勢。由於台鐵工會運用其優勢進行了一連串的遊說活動與集體行動，終於能夠突破Olson集體行動理論之搭便車、坐享其成之困境，在九一一成功超過半數會員之參與，取得合法罷工權。其後，台鐵工會再經過後續之努力，與其它因素之配合，最後達成調整政府的台鐵民營化政策之目標，維持現行台鐵局的體制，使員工保持其公務員身份之工作權保障。因此，本研究之研究架構如（圖1-1）所示。

依據以上研究架構，本研究進一步設計章節如下：第一章為「緒論」，包括研究動機與目的、研究途徑與方法、研究範圍與限制、研究架構等問題，具體交代本研究之主要輪廓與希望達到之研究成果。因為台鐵工會是我國國營事業工會中，靠工會自身的力量，成功改變政府民營化政策之唯一案例，具有進一步研究之價值。

第二章為「利益團體影響政策之研究」，討論利益團體之理論與其活動，並探討利益團體以各種直接遊說或間接遊說形式，

企圖影響政府政策之各種遊說活動。

第三章「集體行動理論之探討」，包括 Olson 集體行動理論之探討，及對其理論之修正理論、我國學界對 Olson 理論的應用與研究、台鐵工會經驗與 Olson 理論的反思等。尤其台鐵工會具有與 Olson 集體行動理論之例外情形發生，希望透過本研究之訪談，能找出原因所在。

第四章為「台鐵局與工會的發展沿革」，先從台鐵產業特質談起，次論台鐵局經營發展所面臨之問題，再從台鐵工會之發展沿革與特性，進一步探討台鐵工會面臨之挑戰等議題。

第五章為「台鐵工會之遊說策略與型態」，先從政府相關法規對遊說活動的影響談起，再分析台鐵工會在 2000 年至 2004 年間，所採取 7 次重大的遊說活動之遊說策略、遊說型態與遊說成效之情形。由於遊說成效不易評估，本研究除訪談台鐵工會(勞方)之意見外，並希望透過對台鐵局管理階層(資方)及交通記者(旁觀者)之訪談，尋求一個較為客觀的遊說成效之看法。

第六章為「台鐵工會之集體行動分析」，先分析環境因素對台鐵工會集體行動的影響，從政黨輪替後之政治經濟環境，到高鐵之強勢競爭等環境之衝擊。再從制度面與個人參與之角度，包括工會領導者、工會幹部，及基層會員之角度，分析台鐵工會集體行動之運作，找出台鐵工會會員願意參與集體行動之原因。

第七章為「台鐵工會九一一集體行動分析」，先從國營事業民營化談起，再探討因台鐵民營化政策及高鐵興建之議題，對九一一集體行動之影響。並透過直接與間接政策競爭對象的分析、遊說策略的選擇，來探討九一一集體行動的採行與政府相關限制作為。最後並對九一一集體行動作總檢討，找出促成九一一集體行動的隱性因素、九一一集體行動成功超過半數的原因、檢討九一一集體行動之遊說成效，並找出台鐵工會能夠成功改變政府台

鐵民營化政策之原因。最後，將台鐵工會九一一集體行動之案例，與 Olson 集體行動理論做驗證比較。

末章「台鐵工會的經驗對台灣工運發展的啟示」，先總結台鐵工會集體行動的成效，分析影響台鐵工會內聚力之原因、制度面及領袖個人因素，對台鐵工會集體行動之影響等部份。再來討論民營企業工會與國營企業工會之差異，找出台鐵工會較民營企業工會更有利之條件為何。第三，分析台鐵產業特質與台鐵工會遊說成效之關係，研究台鐵工會如何善用其產業特質，來擴大其遊說成效的作法。最後，以 Olson 理論應用在台鐵工會的案例，來論其對台灣工運發展之啟示與適用性。

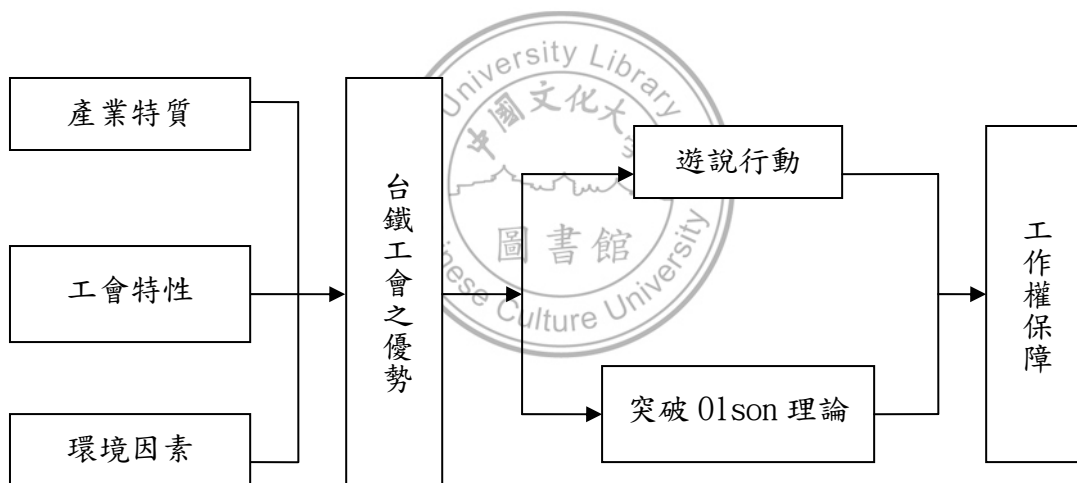


圖 1-1：研究架構

資料來源：本研究。