職業司機工時及其影響調查

香港天主教勞工事務委員會

2013 年 7 月 14 日

香港筲箕灣耀興道 72 號
聖十字架中心七樓
電話: 2772 5918　傳真: 2347 3630
網址: http://www.hkccla.org.hk
電郵: hkccla@hkccla.org.hk

目錄

概覽 ---------- P. 3

甲.文獻回顧 ----------P. 5

乙.調查目的及方法 ----------P.18

丙.調查結果及分析 ---------- P.20

丁.總結及建議 ---------- P. 35

戊.參考資料 ----------P.38

概覽

近年本港涉及公共交通工具或職業司機的交通意外頻生。去年11月中新巴司機駕駛期間暈倒導致柴灣道三死56傷的意外再次引起社會對職業司機的工時及健康問題的關注。(蘋果日報，2012年) 事實上，根據運輸署的交通意外統計，2011年全年共發生15 541宗道路交通意外，當中10 805宗的交通意外涉及公共交通工具或職業車輛[1]，導致15 535傷亡。(運輸署，2012年a)

現時運輸署沒有特別統計涉及公共交通工具及職業車輛中因駕駛者因素引致的道路交通意外數字，但運輸署的整體統計數據指出，2011年間逾九成七(97.5%)交通意外沒有涉及意外的環境因素，換言之駕駛者因素才是導致意外的主因，當中包括「不專注地駕駛」、「睡覺或勞累」、「突然生病或心智不全」等。(運輸署，2012年b) 職業安全健康局於2010年發表的「職業司機之職業安全健康狀況調查報告」亦指出，長時間駕駛及工作疲累容易導致職業司機發生交通意外。該調查指出，在883位受訪職業司機中，約四成半被訪者平均每周工作6天或以上，另外逾五成每天平均工時達9小時或以上。超過一半司機聲稱沒有定時小休時間或僱主並沒有提供額外的休息時間。另外，近三成受訪司機表示過去12個月內出現駕駛時頭暈或打瞌睡，近半數受訪者表示間中或經常在工作時感到疲倦。逾三成五司機表示曾因疲倦駕駛而發生交通意外。(職業安全健康局，2010年) 由此可見，職業司機長時間駕駛或在沒有充足休息下駕駛，會感到疲倦或影響其判斷力，容易造成交通意外，累己及人。

職業司機工時過長已是不爭事實。根據勞工處「2012年標準工時政策研究調查報告」，陸路運輸乃六大長工時行業之一[2]，其全職11萬4千多名陸路運輸僱員當中，近五成僱員每周平均總工時達51.8小時，較全港全職僱員平均每周工時49小時為多。(勞工處，2012年)。

然而，除《僱傭條例》規管15歲以下兒童及15歲或以上但未滿18歲人士在工業經營的工作時間外，本港現時並無規管一般僱員工作時間的法例。就運輸行業而言，相關政府機關只制定了適用於專營巴士車長和專線小巴司機的工作指引。由於指引沒有法律效力，運輸業僱主多以工作效率為理由，沒有跟從指引之建議[3](明報，2012年)，因此職業司機長工時所引起的交通意外及其他對生活及健康的負面影響仍未能完全消除。

---

[1] 公共交通工具或職業車輛包括公共小巴、輕型貨車、中型貨車、重型貨車、公共巴士、的士、電車及輕鐵車輛。

[2] 根據勞工處標準工時政策研究報告(2011)，本港有六大長工時行業，包括零售、物業管理及保安、飲食、陸路運輸、安老院舍，以及洗滌及乾洗服務。相比所有行業的平均工時 49 小時，這些行業的平均工時位列前茅，平均總工時為 54.6 小時，其中物業管理及保安與安老院舍的平均工時更長，分別達 59 小時及 56.6 小時。

[3] 根據明報 2012 年 9 月 4 日的報導，行駛機場巴士線的龍運巴士被揭最少有 3 條來往機場路線涉嫌違反運輸署指引，有車長工時超出 14 小時的規定。

行政長官梁振英於2013年4月公佈成立標準工時委員會，期望委員會在三年內跟進政府的標準工時研究，包括進行資料搜集及統計工作，並向行政長官滙報及就處理本港工時情況提供意見。因此社會已進入標準工時的研究與立法方案討論的關鍵時刻。為讓政府及公眾了解基層僱員的長工時的具體情況及影響。本會選取了本港六大長工時行業之一的運輸業進行研究，目的是了解屬運輸業僱員的受僱職業司機的工時情況及其影響，以及提出制定標準工時法例的可行建議。

本文會先回顧本地及其他國家的文獻資料，當中包括概述本港僱員的長工時情況及職業司機之處境、政府對職業司機工時及相關之規定、長工時對職業司機的生活及健康的影響及其他國家就運輸業僱員或職業司機之工時規管制度。接著，本文會介紹是次問卷調查的方法及性質，並以所得數據分析本港職業司機工時情況及其影響，並提出相關的政策建議。

甲. 文獻回顧

(一) 本港僱員長工時情況及陸路運輸業[4]僱員之處境

根據勞工處從整合「綜合住戶統計調查」和「收入及工時按年統計調查」的分析數據，所得出的標準工時政策研究報告的資料顯示，2011年約九成一(91.1%)全職僱員周工時超過40小時; 每周工作超過48小時的全職僱員亦約佔所有全職僱員的五成(50.6%)。**所有全職僱員每周總工時的平均數和中位數，估計為49和48小時。按每月工資組別進行工時分析顯示，較低收入工人一般工作時間較長。**(勞工處，2011年，頁100至102)

2011年在**全港所有281萬名僱員中(不包括政府僱員及留宿家庭傭工)，估計有66萬(佔所有僱員的23.4%)曾經超時工作**，當中34萬名超時工作僱員(51.8%)曾獲補薪或補假作補償，但其餘的**32萬僱員(48.2%)屬無償加班**。勞工處的分析顯示，前者多屬非技術僱員，而後者則多為經理及行政人員、專業人員等的較高技術人士。**這反映僱員工時補償與其職業類別有顯著關係，其中較低收入組別的全職僱員通常有相當長的有償工時，而較高收入的全職僱員的超時工作則較多為無償。**(勞工處，2011年，頁101)

有關本港「長工時」行業情況，政府統計處以全職僱員每周工時的上四分位數(即54小時)作參考，指出全港逾四分一(27.8%)全職僱員(725 400名)每周工作54小時或以上，他們大部份是年齡較大、學歷較低及技術水平較低的男性。調查亦指出，按主要行業組別分析，有六個行業[5]的長工時僱員數目較多或其所佔比例較整體勞工市場為大，並且屬勞工密集的服務業，它們合共聘用近69萬全職僱員，其每周平均估計工時為54.6小時。**陸路運輸乃屬六大「長工時」行業之一，其全職11萬4千多名陸路運輸僱員中，近五成(49.1%)僱員每日工作54小時或以上，平均估計總工時為51.8小時，較所有行業全職僱員平均每周工時49小時為多。另外，根據報告的分析，有較高比例的運輸相關行業的僱員通常獲享有償的超時工時，然而較多僱員其超時工資率較少於正常工資薪酬**[6]。(勞工處，2011年，頁106至108)

事實上，根據不同時期的調查報告結果，陸路運輸從業員的工時一般較長。例如，根據運輸署「2003年的貨車程特性的調查的報告」資料，貨車司機平均每月工作22至24天，每天工作8至12小時，較一般僱員的工時為多。另外，與1991年同類調查比較，貨櫃車司機每年工作日數及每日工作小時都有所增加。每年平均的工作日數從1991年271日增加至2003年的275日。每個工作日平均工作時間亦由1991年的每天7.5小時增加至2003年每天8.8小時。**調查結果亦顯示，貨車越大，貨車司機每日工作時數越長。**

---

[4] 根據統計處的定義，陸路運輸業包括鐵路運輸、公路運輸、公共巴士服務、的士服務、小型巴士服務、校車服務、配備司機的載客本地或跨境的運輸服務、本地或跨境貨車的運輸服務。

[5] 六大行業包括零售、物業管理及保安、飲食、陸路運輸、安老院舍及洗滌及乾洗服務。

[6] 根據報告的分析，超時工資率少於正常薪酬率，可能在某些超時工作安排中出現，例如: 超時工作按議定的一筆過超時工作津貼予以補償，或按底薪基本金額發放報酬。

職業安全健康局於2010年亦訪問了883名職業司機，當中包括專營巴士司機、的士司機、小巴司機、貨車和貨櫃車司機，發現大約四成半被訪者平均每周工作6天以上，其中以貨櫃車司機佔的比例最高。**逾五成受訪司機每天平均工時達9小時或以上。**按他們平均每周工作6天推算，職業司機的每周工時達之54小時。**調查結果反映大部份的職業司機須要執行長時間的駕駛工作。**

(二) 政府對職業司機的體格及工時規定

目前《僱傭條例》除有規例規管15歲以下兒童及15歲或以上但未滿18歲人士的工作時間外，本港並無法例規管一般僱員工作時間。就運輸行業而言，**政府運輸處只按《道路交通(駕駛執照)規例》的健康申報制度確保持有駕駛執照者之體格健康。**

按《道路交通(駕駛執照)規例》(下簡稱《規例》)第9(1)條，申領新發、重發或續期駕駛執照人士，身體若患有規例》附表1所指明的疾病或殘疾[7]，或患有任何其他可引致駕駛時會對公眾構成危險的疾病或殘疾，便須在申請表格內作出申報。一經申報，運輸署會拒絕其申請。《規例》第10(3)條及15(7)條亦訂明，年滿70歲或以上人士，在新申領或續領駕執照時，必須提供一份不早於申請前四個月由運輸署署長接納的註冊醫生所發出的體格檢查證明書，以證明其健康狀況適宜駕駛。**運輸署指出有關法例規定適用於所有新發、重發或續期駕駛執照人士，包括商用車輛司機及巴士車長。**(立法會，2012年)

另外，運輸署備有只適用於專營巴士車長和專線小巴司機的體格及工時指引，對於其他商用車司機在內的一般僱員的工作時間並沒有規管指引。運輸署自1983年向專營巴士發出《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》。2010年運輸署修訂指引，進一步改善車長的工作及休息與用膳時間。(立法會，2012年) 現行指引詳情如下:

1. 車長工作6小時後最少應有30分鐘休息時間[8]; 在6小時的更次內應有合共20分鐘的小休，其中不少於12分鐘應安排在首4小時的工作時間內提供。車長在總站準備開出下一班巴士和監察乘客上車的時間，不應視為休息時間。
2. **一個工作日內最長的工作時間，包括所有休息時間不應超過14小時;**
3. **一個工作日內的駕駛時間 (即最長工作時間減去所有每次最少30分鐘的休息時間) 不應超過11小時;**

[7] 《道路交通(駕駛執照)規例》(第 374B 章)附表 1 所載之疾病或身體傷殘包括癲癇症、高血壓或其他因由，以致可能突然暈眩或昏倒以致失去能力、精神紊亂、任何導致肌肉不受控制的狀況、未受控制的糖尿病、不能在白天充足光線下讀出與他相距 23 米的登記號碼、任何其他疾病或傷殘，而該疾病或傷殘可能令申請人或持有人沒有能力在不危及公眾安全的情況下，有效地駕駛或控制該執照所指的汽車或經適當改裝的汽車，但失聰本身並不當作為上述的傷殘。

[8] 用膳時間亦視為休息時間。

4. 兩個相連工作日之間的休息時間不應少於10小時;
5. 車長於一個工作日內的工作時間不少於8小時便應獲提供用膳時間。巴士公司應在2011年第三季或之前提供不少於45分鐘的用膳時間，並於隨後一年進一步改善至不少於1小時。

另外，運輸署要求，所有專營巴士公司(九巴、城巴有限公司、新巴、龍運巴士有限公司和新大嶼山巴士有限公司)均規定50歲或以上的車長每年須接受體格檢驗。檢驗包括的項目由各公司自行決定。年滿六十歲的車長，還須接受心電圖檢查。專營巴士公司亦要求車長向公司申報《規例》所載之疾病或身體傷殘，以確保車長健康狀況適合駕駛巴士。(立法會，2012年)

運輸署與專線小巴業界制定專線小巴司機工作時間指引，則規定司機每日最長當值時間，包括所有歇息時間，不應超過14小時; 及司機每日駕駛值班時間，即最長當值時間扣除所有15分鐘或以上的歇息時間後，不應超過11小時。(立法會，2012年)

運輸署沒有對電車及非專營巴士司機作出工作時數及車長體格檢查規管。另外，運輸署強調，由於紅色小巴及的士司機主要是自僱人士，因此只透過與業界會議，提醒司機注意身體狀況。(立法會，2012年)

雖然政府制定指引規管職業司機之工時及體格狀況，但不少人認為沒有法例監管，僱員長工時問題難以解決。2010年5月，立法會議員曾就「職業司機身體檢查」進行動議辯論，部份議員就認為，體格檢查的規定不是避免職業司機工作期間病發的靈丹妙藥，因為即使職業司機在續牌時通過詳盡檢查，亦不能排除司機在駕駛期間出現突發疾病。因此部份議員反對立法強制性要求職業司機進行驗身，反之認為政府應立法規管職業司機的休息時間及工時，以改善其駕駛期間的精神健康狀況。(立法會，2010年)

(三) 長工時對職業司機生活及健康的影響

職業司機長時間工作不但影響家庭及社交生活，亦容易令身體機能出現毛病及影響駕駛安全。但有關情況絕不能忽視，因為每一次意外足以造成嚴重傷亡，對市民人身安全構成嚴重威脅。

過去已有研究指出長工時工作會影響僱員的工作與生活平衡。根據公益企業(Community Business) 2006年委託香港大學民意研究計劃的訪問調查，在受訪的1,519名不同行業僱員中，大部份受訪者表示長工時工作是達致工作及生活平衡的最大障礙。工作及生活失衡亦令到僱員的工作、個人健康及家庭社交生活受到影響，包括長期疲憊失眠(61%)、工作壓力引致失

眠食慾不振(41.3%)、沒時間與家人及朋友相聚(39.1%)、生產力下降(33.4%)、影響與朋友的關係(28.4%)、沒有私人時進行消閒活動(28.2%)等。(Mahtani, 2006)

2008年香港大學與企業社會責任(亞洲)的一項工作生活平衡研究亦顯示，本港大部份僱員需要長時間工作，並因此產生精神壓力、缺乏運動時間、食慾不振、失眠及抑鬱等不良影響。研究建議政府及企業應加強宣傳，鼓勵僱主向僱員提供健康的工作環境及安排，從而提高僱員工作士氣及讓其獲得平衡的工作及生活。這不但有利僱員的健康，而且可提供企業的生產效率，達致雙贏局面。(Welford, 2008)

長時間工作除了影響工作與生活平衡外，亦影響僱員的身體狀況。最廣為人知是日本曾出現多宗僱員因持續長時間工作影響健康，以致死亡的個案。1969年當時一名在日本具模模的報紙公司工作二十九歲運輸部男僱員，在工作期間突然中風身亡。事件最初不為社會留意，直至1980年代日本經濟泡沫破滅，同公司幾位較高職位的行政人員在沒有明顯疾病的情況下猝死。當地傳媒針對事件報導，並把這種現象稱為「過勞死」。隨著「過勞死」現象受到社會廣泛關注，日本政府勞動省決定就因工作猝死的人數作統計，於1980年代在法律上確認為死因之一，並對「過勞死」的僱員家屬作出賠償。在日本，「過勞死」被定義為：「由於工作過度，導致高血壓等疾病惡化，進而引起腦血管或心血管疾病等急性循環器官障礙，甚至死亡。」

根據世界衛生組織調查統計，在美國、英國、日本、澳洲等地都有記錄「過勞死」個案。而「過勞死」一詞是近 15 年來才被醫學界正式命名。國際上對「過勞死」定義為「長期慢性疲勞後誘發的猝死」，即「由於工作時間過長、勞動強度加重、心理壓力過大導致精疲力竭」的健康狀態。(江林月嬌，2005) 美國疾病控制中心已正式將此病症命名為「慢性疲勞綜合症」。如患者連續 6 星期出現重複發作的嚴重疲勞，並出現下列 4 項或以上的情況， (一) 短暫記憶力衰退、難以集中精神; (二) 喉嚨痛; (三) 頸部或腋下疼痛或腫痛; (四) 肌肉酸痛; (五) 頭痛; (六) 身體多個關節疼痛; (七) 睡覺後仍難恢復精神; (八) 勞動後，極度疲累，便有患上慢性疲勞綜合症的風險。另外，長時間工作亦無可避免的令僱員日常睡眠時間減少。有研究就指出，長期睡眠不足或平均每天睡眼時間少於 5 小時，會導致休息時間不足，並會增加患上心絞痛的機會，並引發冠狀動脈心臟疾病，令到心臟病發或中風的風險增加一倍以上，嚴重的或導致死亡。(Sabanayagam, 2005)

職業司機長工時工作影響個人健康外，還會增加交通意外風險，危及公眾安全。外國不少關於道路安全的研究已指出，長時間工作及長途駕駛引致的疲倦及打瞌睡是導致交通意外的主要因素。國際道路安全議會(National Transportation Safety Board (NTSB) 一項在美國進行研究指出，在107宗涉及大型貨櫃車的交通意外中，高達52%意外是與司機疲勞駕駛有關。美國道路交通部門於1990 年代進行調查亦反映，約三成涉及大型商用車輛的交通意外存在

疲勞駕駛因素。法國一項有關貨車司機習慣及工時調查更總結三項疲勞駕駛引交通意外風險的因素: (一) 職業司機於晚間進行駕駛工作; (二) 職業司機每日的工時過長; (三) 職業司機的工作時間不穩定。有研究分析還指出，運輸業僱主為追求最大利潤而強迫司機高速駕駛及長時間工作，是導致職業司機疲倦下駕駛的主要成因。(WHO, 2004)

(四) 其他國家的工時制度及特別安排

國際勞工組織估計，全球每五名工人便有一人每周工作超過48小時，即約6.142億名工人。根據《勞工處標準工時政策研究報告》的資料顯示，按《國際勞工組織2010年工作條件法例報告: 全球總覽》(下簡稱《總覽》)，在世界各地共107個受訪國家當中，101個國家設有某種形式的法定工時限制，當中包括58個歐洲中部及東南部、中東、非洲及南美洲等國家，以及32個歐盟成員國及已發展經濟體系，和11個亞洲國家。

《總覽》亦指出，在受訪國家之中，**有很多國家在近數十年間已將法定每周正常工時由48小時減至40小時**，當中41%採納40小時工作周，另有22%的國家規定每周工作48小時。其餘受訪國家的每周工時定於40至48小時之間。**在亞太區國家中，以48小時的工作周最為普遍，**而歐盟國家及已發展經濟體系則大多數採用40小時工作周。事實上，歐盟的《工作時間指令》把最高工時定為48小時，而正常標準工時則由各成員國自行決定。

現時已有約五分四國家已就每周工時設定上限。在亞太區，31%國家未有規管每周最高工時上限。設有工時上限的亞太區國家中，31%的國家將每周的最高工時定為60小時或以上。這些國家有柬埔寨(60小時)、新加坡(61小時)、馬來西亞(72小時)及泰國(84小時)。

另外，《勞工處標準工時政策研究報告》的資料顯示，**大部份國家的工時制度均設有工時限制的豁免安排，以有效提供如醫療、消防和警務或涉及需要無間斷24小時的公共服務。這些國家的豁免安排有時候亦適用於特別工作性質或職責，例如本質上屬於間歇性工作、監督工作或某些可由僱員自行決定其工作時數的專業工作**。總括而言，不同國家豁免工作時間限制的安排，有以下幾種形式。(一)按職業或職責豁免; (二) 按薪酬水平豁免; (三)按行業或界別豁免; (四) 按公司規模或公司營業額豁免; (五)按其他特殊情況豁免。事實上，大部份國家都會採取多於上述一項準則作為組合實行豁免安排。例如，韓國工時制度的豁免安排是基於職責、行業或公司的規模。在大部份的制度中，工時條文亦適用於特殊情況，例如意外、不可抗拒的情況等。

除了豁免安排外，大部份國家普遍在工時制度加入若干執行彈性，如容許法定工時的限制在一段稱為參照期的期間內執行(如兩周、一個月或更長的期間等)，讓僱員和僱主可以彈性安排每日和每周工時。在參照期內，即使在個別一日或一周工作超出標準工時限制，只要

僱員的每日或每周平均工時沒有超過法定工時限制，僱主也可免支付超時工作薪酬。新加坡的法定每周工時上限為44小時，當地法例容許在為期兩周的參照期內平均計算工時。在日本，每周40小時的工時上限可在長達一年的參照期內平均計算。

容許在一段時間內彈性分配工時的參照期安排對工作量隨季節波動的行業十分重要。因為平均計算工時的措施，可讓僱主更容易應付顧客需求的增減及因應季節轉變調節僱員的工時。然而，由於採用參照期內平均計算工時的安排或會減少僱員超時工作薪酬，因此**大部份實施參照期的國家在設計有關制度時會事先通知僱員或經過集體談判協議取得僱傭雙方同意。**

此外，**其他彈性措施還有專為特定行業或職業而設的工時制度，**其中包括另定工時上限或參照期。例如，台灣實施每兩周84小時的工時上限，但在指定企業的僱主如事先取得工會同意或經勞資會議同意，可將8周內的正常工作時數，即336小時，在周內平均分配，但每日正常工時不得超過8小時，每周工時不得超過48小時。除固定的參照期，日本亦因應常規僱員人數少於30名的零售商、酒店、餐廳和食肆實施按周計算可調整的特殊工時制度，容許僱主安排僱員每日工作最多10小時，而無須支付超時工作薪酬，但僱員每周工作時數不得超過40小時。此外，日本及韓國為無法確定實際工時的工作制定特別措施。例如: 在日本，如僱員全部或部分工作時間在工作場所以外地方工作、期間無須僱主的詳細指引及監督，並難以計算工時，則事先在合約協議的預定工時會被視為實際工時。

另外，**有些地方的工時制度可以容許僱員選擇不受法定最高工時規限**，讓僱員可按個人意願決定每天工作時間。**歐盟的工時制度就容許成員國的僱員選擇不受每周48小時的最高工時限制**，但如欲實施這項安排，必須符合以下條件: (一) 受影響勞工必須預先在自願和知情的情況下表示同意; (二) 勞工不會因為選擇接受最高工時規限而受到任何不利影響; (三) 僱主必須備存所有選擇不受最高工時規限勞工的最新記錄; (四) 僱主必須確保主管當局可獲得有關記錄，以便當局在有必要時，基於安全及健康理由，禁止或限制工時超過48小時; (五) 成員工如選擇申請不受最高工時的規限，必須通知歐盟委員會。英國便是首個歐盟成員國容許全國所有行業選擇不受最高工時規限。

簡言之，**工時制度除了基本因應工作時間限制而設定的標準工時及最高工時上限或超時工作上限的兩個主要部份外，工時制度下還設有豁免安排及彈性工時安排。**彈性工時安排部份包括實施工時限制的參照期或按特定行業、職業或工作性質，訂定不同的每日或每周工時上限; 或為無法確定實際工作制定特別措施。

(五) 其他國家對運輸業僱員或職業司機之工時規管情況

不同國家就運輸業或職業司機之工時規管有不同之安排。本節會參考《勞工處標準工時政策研究報告》的資料，簡介相關國家就運輸業僱員或職業司機之工時規管方法。這些地方包括韓國、新加坡、日本、內地、美國、加拿大、歐盟、英國及澳洲。

韓國

韓國規管工時法例是1953年制定的《勞工標準法》。法例適用於通常聘用五名或以上勞工的企業或工作場所，但不適用於只聘用於同住親屬的企業或工作場所，以及家庭傭工。**2003年政府修訂法例，規定僱員每日工時不得超8小時，每周則不得超過40小時**，當中不包括休息時段。40小時工作周於2003年推出後，政府自2004年7月至2011年7月按行業及企業規模分階段實施。

韓國沒有制定最高工時限制，然而法例規定**在特殊情況下，工時可進一步延長**，但必須獲韓國有關當局的批准及勞工的同意，**而且每周工時最多可延長至12小時。容許每周工時最多可延長12小時或更改休息時數的行業，包括運輸業**、售貨和倉庫、金融和保險業; 電影製作和娛樂業、通訊業、教育和研究、廣告業等[9]，但從事危險或有害工作的勞工不得延長工時。上述有關的12小時工時上限，會在有關企業實施40小時工作周首三年內延長至16小時。此外，僱主須就延長工時、夜間或假日期工作，支付僱員1.5倍的正常工資。有關企業實施40小時工作周的首三年內，超時工資率會調低至1.25倍(實施時間視乎企業規模而家)。

韓國的《勞工標準法》亦制定多個容許彈性工時的制度，包括「彈性工時制度」、「選擇性工時制度」及「酌情選定工時制度」。「彈性工時制度」讓企業可因應季因素或營業情況有效運用工時。根據僱傭規則，**勞工在某一周內的工作時數可以超過每日及每周工時上限，條件是勞工在不多於兩周的計算期內，每周平均工時不超過40小時**，以及任何一周的工時不超48小時。如事先訂立書面協議，**則在不多於3個月的計算期內，工人每周平均工時不得超過40小時，而每日和每周工時則分別不得超過12小時和52小時**。

「選擇性工時制度」則是勞工可藉事先訂立書面協議自行選擇每天的工作時數，包括上下班時間。勞工亦可工作超出每日及每周工時上限，條件是在調整期內，即不多於一個月的限期)，每周平均工作時數不得超過40小時。在調整期內，勞工每周平均的延長工時亦可至最多12小時。「酌情選定工時制度」則應用於難以計算實際工時的工作，例如因公幹或其他

[9] 其他可延長最多 12 小時的行業還包括醫療和公共衛生服務、酒店和餐飲服務業、焚化和清潔服務業、理髮和美容業; 以及因業務性質和公眾利益而經《總統令》指定的其他行業(即《總統令》第 32 條所述的社會福利事業)。

情況，勞工的部分或全部工作時間須在工作場所以外地方工作。按這情況下，(一) 合約工時; (二)完成有關工作通常所需時數; 或 (三) 僱主與有關勞工書面議定的工時，可被視為執行有關工作的時數。

換言之，**運輸行業在40小時工作周的限制下，可享有超時工作的彈性，以及按《勞工標準法》的規定選擇彈性工時安排。韓國的《勞工標準法》則沒有特別註明對職業司機的工時規管的安排。**

新加坡

新加坡規管工時的法例是1968年制定的《就業法》，《就業法》第IV部規管工時的條款及條件、超時工作安排及津貼、休息時間及在休息日工作的薪酬。**法例規定工作時數每天不得超逾8小時或每周不得逾44小時，但勞資雙方可在合約讓定下實施彈性安排，**舉例如僱員一周內某天或多於一天的工時少於8小時，則該周餘下日子可超逾每天8小時的上限(但每天不應工作超過9小時，或每周不應工作超過44小時; 或如僱員每周工作不超過5天，則每天可工作超過8小時(但每天不應工作超過9小時，或每周不應工作超過44小時)。僱員如以書面表示同意，則每天工作最多12小時。然而，在意外事故或有意外事故危險、關乎國家安全等特殊情況，任何僱員每天工作不得超過12小時。另外，法例規定僱主要向僱員支付按基本時薪至少1.5倍計算的超時工作津貼。

但值得注意的是**薪加坡的工時制度是按薪酬水平為標準**，界定適用人士。根據《就業法》，工時法例只適用於基本月薪不多於4500新加坡元(27,450港元)的工人及基本月薪不多於2000新加坡元(12,200元)的僱員。根據《就業法》，工人是指任何與僱主簽訂僱用合約從事體力勞動工作的技術或非技術人士,或任何受僱操作或維修供出租載客或作商業用途的機械推動車輛人士，以及其他指明人士，包括列車、巴士、貨車及小型貨車司機等。因此**就運輸業工人或職業司機而言，只要其基本薪酬多於4500薪加坡元可免於工時的規管。**

日本

日本規管工時的主要法例是於1947年根據日本國憲法制定的《勞動基準法》。根據日本的《勞動基準法》，**勞工每日工作時數不得超過8小時，每周工作時數不得超過40小時**，當中不包括休息時間。**日本《勞動基準法》並無規定一般的法定超時工作上限**，但日本政府發出的《超時工作上限基準》規限固定期間的超時工作時數。僱主須與勞工訂立書面協議，才能延長工時，但不超過《勞動基準法》的上限。

日本《勞動基準法》的工時限制亦制定多個容許彈性工時的制度，包括「按月計算的可

調整工時制度」、「彈性工時制度」、「按年計算的可調整工時制度」、「按周計算可調整的特殊工時制度」、「在工場所外工作的推定工時制度」、「專門類別工作的酌情選定工時制度」和「規劃類別工作的酌情選定工時制度」。這些彈性安排均設有不同的參照期供相應的行業選擇實施。同時，《勞動基準法》規定如勞工在按年計算的可調整工時制度下任職，而適用期間超過3個月，則他們根據超時工作協定的超時工作時數，不得超過下表所載的工時上限。

「按年計算的可調整工時制度」下的固定期間的超時工作上限

固定期間	超時工作上限
1周	14小時
2周	25小時
4周	40小時
1個月	42小時
2個月	75小時
3個月	110小時
1年	320小時

但上述超時工作上限不包括休息日工作及不適用於(一)建造業、(二)**駕駛汽車的工作;** (三)研發科技、新產品等工種，以及(四)日本政府當局指令的行業或工種。除上述的工時制度，**日本《勞動基準法》就其他情況亦有相關安排，包括指定運輸業[10]的僱主可要求勞工每日工作超過8小時或每周超過40小時，但不超過1個月的固定期間內，每周平均工時不得超過40小時。**可見，**日本的工時制度容許運輸業的僱主及駕駛汽車的工作人員有彈性的工時安排，但必須附合《勞動基準法》的相關規定。**

中國

中國內地規管工時的主要法例為1994年通過並於1995年實施的《中華人民共和國勞動法》(下稱《勞動法》)。根據《勞動法》，**用人單位須與工會和勞動者協商後才可延長工作時間，一般每日不能超過一小時。**如因特殊原因需要延長工時，在保障勞動者身體健康條件下每日不得超過三小時，每月平均不能超過36小時。除了《勞動法》外，根據關於企業實行不定時工作制和綜合計算工時工作制的審批辦法》，中國內地同時實行不定時工作制及綜合計算工時工作制。此等工時制度同時亦適用於運輸業僱員。

[10] 指以道路、鐵路、路軌、纜道、船隻或飛機運載乘客或貨物的運輸業。

《不定時工作制》容許用人單位如因生產特點不能實行標準工時制，經人力資源和社會保障部批准，長途運輸人員、計程車司機和鐵路、港口、倉庫的部分裝卸人員以及因工作性質特殊，需機動作業的職工可實行不定時工作制。[11]

經批准實行不定時工作制的用人單位，可按生產需要，安排職工進行加班加點的工作。除法定假日外，其他工作時間不算加班，用人單位無需另支付加班工資。**若於法定假日進行加班，企業必須向職工支付不低於工資三倍的報酬。**但是，用人單位需採用集中工作、集中休息、輪班調休、彈性工作等方式，確保職工能擁有休息補假的權利，並順利完成工作任務。

交通、鐵路、郵電、水上運輸、航空、漁業等因工作性質特殊，需連續作業的職工也可選擇實施《綜合條件綜合計算工時工作制》。綜合計算工時工作制是以標準工時制為基礎，以一定期間為周期（一般分別以周、月、季、年等為周期），計算周期內的總工作時間。在綜合計算的周期內，某一工作日的實際工作時間可以超過八小時，但每天及每周平均工作時間應與法定標準工時相同。若周期內總實際工作時間超過標準工時，超時部分將視為延長工作時間，用人單位便須支付勞動者於標準工時以外工作的工資報酬。此外，企業延長工作時間的時數平均每月不能超過36小時。企業如需申請實行綜合計算工時工作制，必須經有關當局審核和批准後，方可採用。

<u>美國</u>

美國規管工時的主要聯邦勞工法例是1983年制定的《公平勞動標準法》，雖然它**對16歲或以上的僱員於任何工作周之工作時數並無上限，但每周標準工時是以40小時計算，僱員工作時數超過此上限時，僱主須支付超時工作薪酬**。另外，《公平勞動標準法》不容許把兩周或以上的工時作平均計算，同時並無訂定容許彈性安排的制度。**然而，在40小時工作周下，鐵路及航空公司僱員、的士司機、汽車運輸公司的某些僱員等豁免收取超時工作薪酬。但要符合豁免資格，一般而言獲豁免的僱員首先每周薪金或酬金需為最少455美元。**同時，**部份職業，例如涉及州際貿易的商用汽車司機、以及商用客機機師，須接受Federatl Motor Carrier Safety Administration (FMCSA)的特定工時規則(The Hours of Service (HOS)) 規管。**

The Hours of Service (HOS)適用於所有商營車輛僱員，包括貨車司機、巴士司機、校巴司機，其實施的目的是避免職業司機因過度疲勞發生意外，因此其規管職業司機每天及每周的工作時數，以及要求職業司機每天及每周有最低限度的作息時間，防止司機每天無間斷的24小時工作，以保障其有充足的睡眠時間。The Hours of Service (HOS)對貨櫃車司機及載客司機

[11] 不定時工作制度亦適用於企業中的高級管理人員、外勤人員、推銷人員等，以及其他生產特點、工作特殊需要或職責範圍的關係，適合實行不定時工作制的職工。

有不同的工時限制。HOS規定前者每天駕駛時間不得超逾11小時或每天工作時間不得逾14小時，另外每天需有不少於10小時的休息時間。後者每天駕駛時間不得超逾10小時或每天工作時間不得逾15小時，另外每天需要不少於8小時的休息時間。此外，HOS規定所用受規管的職業司機須要備全駕駛時間記錄(Log Book)或於車輛上安裝電子道路監察院儀器，紀錄工作地點、工作時間及行車時數。有關紀錄必須保存至少七個工作日，以便有關部門隨時進行檢視。如被發現職業司機的駕駛或工作時間超越規限，職業司機會禁停止駕駛，直至其補回法例下規定但其未有放取的休息時間為止，重覆違反規定者會被罰款1000至11000澳幣及會將職業司機所屬公司之道路安全標準降級。

加拿大

加拿大規管工時的法例為《加拿大勞工法規》。**加拿大政府規定的工時限制為每天8小時及每周40小時的標準工時。每周工時上限為48小時，但可在特別情況下超出上限**。此外，**法例規定部分僱員已受特定規例保障，可免受《加拿大勞工法規》某些有關工時條文的限制。**例如，**從事聯邦車輛運輸業的僱員，包括巴士操作員、城市汽車操作員、以及負責跨省和國際貨物或乘客運輸及按合約為加拿大郵政運送郵件的公路汽車操作員，則須受另一規例的規管**，該規例取代《加拿大勞工法規》中有關標準工時、平均計算工時的安排、周內有一天假期所適用的標準工時，以及每周最高工時等範疇的條文。商用車輛司機的最高工時亦須受《商用車輛工時規例》。

歐洲聯盟

歐洲聯盟現時規管工時的主要法例是2003年採用的《工作時間指令》(《指令》)。根據《指令》，**各成員國必確保每名勞工每周工時上限平均不超過48小時**，包括任何超時工作。**若涉及特定行業或活動的工時安排，包括海員、航空業流動工人、長途陸路運輸工人和跨境鐵路工人的工作，則受另一歐洲共同體更具體要求的指令或規則規管，則《指令》並不適用。**

事實上，歐盟制定的道路安全指引的目的建立最低要求，以提高從事道路運輸的人的健康和安全保護，以改善道路安全和工作時間安排。**歐盟的駕駛時間指令(EU RULES)規定職業司機每天最高工時為9小時**，但每兩星期內可有一星期的每天工時延長至10小時。每星期的總駕駛時數不得超過56小時，並且不得連續兩星期內總駕駛時數超過90小時。在休息時間方面，僱員必須每天有11小時的休息時間，在連續6天的工作後，僱員必須有一天的休息日。在不多於4.5小時的駕駛工作期間，可享不少於45分鐘的休息時間。

英國

英國規管工時的主要法例為1998年制定的《工作時間規例》。**勞工受工作時間規例的保障，容許每周最高工時48小時，包括超時工作在17周平均計算**。根據《工作時間規例》，**僱員可選擇不受每周最高工時的規限，但勞工必須在工作前訂立協議**，訂明其選擇不受最高工時規限，但他不可強迫簽訂有關協議，並且不應因為拒絕簽訂有關協議而被解僱或受到任何不利影響力。**英國的《工作時間規例》豁免某些勞工遵從條文，當中包括陸路運輸工人，但《規例》規定陸路運輸工人仍可享有年假、夜班工人可享有健康評估及須獲得相等的補償的休息時間。**

雖然英國的《工作時間規例》豁免陸路運輸工人遵從某些條文，但陸路運輸工人須遵從歐盟駕駛法令或英國本土運輸條例(Transport Act)下的駕駛法令(Great Britain Domestic Rules)的規管。英國本土的駕駛法令規定載貨車或載客司機一天內的駕駛時間不得超過10小時，另外針對載客車輛司機，則規定不多於5.5小時的駕駛工作後可享有不少於30分鐘的休息時間或在不多於8.5小時的駕駛工作期間可享有不少於45分鐘的休息時間。在兩個工作日之間司機應享有10小時的休息時間，並容許每星期有3次將有關時間放寬至8.5小時。另外，指令亦規定司機每兩星期至少有一次連續24小時的休息時間。

澳洲

澳洲規管工時制度的主要法例是2009年《公平工作法》(聯邦)。在《公平工作法》之下，「全國僱傭標準」訂定十行適用於全國的基本最低僱傭標準。「全國僱傭標準」與工業審裁處制定的「現代裁定待遇」相輔成，都是規定行業的僱傭條款，包括工時及各類假期及休息時段。「現代裁定待遇」或企業協議中訂明何謂正常工時。僱員如不受現代裁定待遇或企業協議保障，則以僱員與僱主議定的工時為正常時。如僱傭雙方沒有議定工時，僱員的每周正常工時為(1) 全職僱員為38小時; 或(2)非全職僱員為(a)38小時;或 (b)僱員的通常每周工時，以較少者為準。《公平工作法》只訂明每周最高工時為38小時，另按僱主規定或要求工作的合理額外工時，另外法例沒有界定超時工作的定義，亦無訂明超時工資率。

然而，**職業司機的工時規管則由全國交通部(National Transport Commission)(NTC)的道路交通條例(Road Transport (Vehicles and Driver Management) Act 2005) 的疲勞駕駛法例規管。**有關條例適用於載貨12噸以上、接載9名或以上乘客的城市巴士及旅遊巴司機，而**其目的是要防止疲勞駕駛，以符合職業健康條例的安全標準，同時規管職業司機、僱主及所有相關駕駛業務人士，例如外判商、經理等在路道安全上的共同責任。法例規定職業司機在每24小時內的最長工作時間為12小時，但每天工時可最多延長2小時，但同時須符合14天內工時不超逾**

144小時的規定。在法例下，如職業司機每天工時逾12小時，會被界定為長工時工作。法例亦有設有36小時(36 Hour Rule)晚間工時規定，限制司機在連續七天內的晚間工作時間(即晚上12時至早上6時期間)不能超逾36小時。**法例還要求有關駕駛人士要符合最低的睡眠及休息標準及訂明有關企業及職業司機要備全駕駛記錄與採取效的疲勞管理措施，以減低職業司機的疲勞風險。**

總括而言，不同國家的工時規管制度對運輸業僱員或職業司機實行不同形式工時規管，而**最常見的規管方式是為其安排彈性的工時制度，如韓國及日本等容許運輸業僱員或職業司機有特別的工時安排及讓僱員在一段參照期內，平均計算工時或其超時工作上限。另外，部份國家如美國、加拿大、英國、澳洲及歐盟則豁免部份運輸業或職業司機受到工時法例的規管，但以其他道路交通條例或歐盟指引規管有關僱員工時及超時工作情況。**

乙. 調查目的及方法

(一) 調查目的

職業司機的職業安全健康狀況與市民息息相關，任何涉及職業司機的交通意外都有機會影響公眾的生命安全。因此本調查的旨在透過問卷調查了解職業司機的工作情況及長工時的影響，當中主要包括:

1. 工作情況，包括工作時數、受僱形式、實際每周工作日數和超時工作補償方法;
2. 駕駛工作情況，進食及午膳、駕駛期的疲倦情況生
3. 睡眠及身體狀況;
4. 與家人或朋友相處的時間;
5. 對立法規管工時的意見。

我們希望是次調查能揭示本港職業司機的工時及駕駛情況及對其負面影響，以促使政府為大眾安全著想，積極採取措施關注職業司機的工作情況及立法制定標準工時法例，確保僱員的職業安全與健康，並達致理想的生活與工作平衡。

(二) 調查及樣本資料

1. 調查日期及地點

在正式進行問卷調查前，調查員曾於2013年3月1日至10日進行問卷測試(Pilot Test)，並根據受訪者的回應修改問卷內容。調查員最後於2013年3月11日至5月15日進行正式的問卷調查。調查員在下述時段到港九新界等地的公共巴士總站、小巴總站、貨櫃車停泊處、貨櫃碼頭，以及旅遊車停泊處接觸合資格受訪者進行問卷調查。詳細的地點分佈如下:

地區	訪問地點	地區	訪問地點
上環	電車站	尖沙咀	貨車停泊處、旅巴停泊處
中環	巴士站	紅磡	貨車停泊處、旅巴停泊處
灣仔	巴士站	太子	過境車候車站
銅鑼灣	巴士站、小巴站	旺角	旅巴停泊處、旅巴停泊處
天后	巴士站、小巴站	土瓜灣	旅巴停泊處
北角	巴士站、電車站	觀塘	小巴站
西灣河	巴士站、小巴站	黃大仙	小巴站
筲箕灣	巴士站	葵芳	小巴站
藍田	巴士站	葵涌	貨車停泊處

2. 調查對象

是次調查對象為受僱職業司機，包括巴士司機、小巴司機、電車司機、貨櫃車司機、旅遊巴司機、中港貨運車司機等。

3. 調查方法

是次研究採用量化問卷調查方式進行。調查主要採用方便抽樣(Convenient Sampling) 及滾雪球抽樣(Snowball Sampling) 的方式接觸合資格受訪者。問卷題目以封閉式問題為主。除了以上方法外，是次研究會引用相關的政府統計數據，相關文獻、報章、刊物及書刊等資料來協助分析職業司機的工作狀況及工時為他們帶來的影響。

4. 數據分析

是次訪問共收回246份問卷，**有效問卷共226份**。問卷所得的資料會經過整理後輸入電腦，並以電腦軟件SPSS(Statistical Package for Social Sciences)系統進行統計及分析。

丙. 調查結果及分析

(一) 受訪者背景資料

1.1 受訪者駕駛車種類型及入行年資

在226名受訪者中，巴士司機佔大多數，共57人，佔整體的25.3%。其次為本地貨車司機，有53人(23.6%)。小巴和旅遊巴司機則各有43人(19.1%)。中港客運則有12人(5.3%)，電車有10人(4.4%)，中港貨運有4人(1.8%)。(見表一) 另外，**受訪職業司機的入行年資由6個月至50年不等，平均年資為14年**，年資中位數為12年。

表一 受訪者駕駛車輛類型

		頻數	有效百分比
有效樣本	公共巴士	**57**	**25.3**
	小巴	**43**	**19.1**
	電車	10	4.4
	本地貨櫃車/貨車	**53**	**23.6**
	旅遊巴	**43**	**19.1**
	中港客運	12	5.3
	中港貨櫃車	4	1.8
	其他	1	.4
	的士	1	.4
	校巴	1	.4
	共計	225	100.0
缺失資料		1	
總計		226	

1.2 性別和年齡

大部份(97.8%)受訪職業司機為男性，女性受訪者僅佔整體的 2.2%。另外，**逾七成(71.1%)受訪者年齡在 40 歲以上**，當中 40 至 44 年歲的受訪者佔大多數，其次為 50 至 54 歲人士。另外，在巴士司機、小巴司機、旅巴司機及貨車司機當中，以**小巴司機的年齡較長**，他們當中逾半成(51.2%)年齡達 60 歲或以上。**貨車司機的年齡則較年輕，**近四成五(44.9%)受訪貨車司機年齡在 40 歲以下。(見表二)

表二. 年齡

		頻數	有效百分比	累積百分比
有效樣本	**15-20歲以下**	1	0.5	0.5
	20-25歲以下	4	1.9	2.3
	25-30歲以下	17	7.9	10.2
	30-35歲以下	26	12.1	22.3
	35-40歲以下	14	6.5	28.8
	40-45歲以下	**40**	**18.6**	47.4
	45-50歲以下	29	13.5	60.9
	50-55歲以下	33	**15.3**	76.3
	55-60歲以下	19	8.8	85.1
	60歲或以上	32	14.9	100.0
	共計	215	100.0	
缺失資料		11		
總計		226		

表三 巴士司機、小巴司機、旅巴司機及貨車司機年齡分佈

駕車類型	年齡分佈			總人數
	40 歲以下	**40 歲以上至 59 歲**	**60 或歲以上**	
巴士司機	18.9%	73.6%	7.5%	53(100%)
小巴司機	12.2%	36.6%	**51.2%**	41(100%)
旅巴司機	31%	61.9%	7.1%	42(100%)
貨車司機	**44.9%**	48.9%	6.1%	49(100%)

註: 有 4 個缺失資料。

1.3 收入狀況

調查發現，近兩成(19.8%)受訪者每月收入為$13,001-15,000，而受訪者每月收入中位數亦介乎$13,001-15,000。有關結果與政府統計處最新的《二零一一年收入及工時按年統計調查報告》陸路運輸業的每月工資中位數相近。根據該調查報告，陸路運輸業僱員的每月收入的中位數為$13,300 元 (見表四)

表四　受訪者每月收入

		次數	有效百分比	累積百分比
有效樣本	**$5000或以下**	5	2.4%	2.4%
	$5001-7000	3	1.4%	3.9%
	$7001-9000	23	11.1%	15.0%
	$9001-11000	31	15.0%	30.0%
	$11001-13000	36	17.4%	47.3%
	$13001-15000	**41**	**19.8%**	67.1%
	$15001-17000	34	16.4%	83.6%
	$17001-19000	21	10.1%	93.7%
	$19001-21000	4	1.9%	95.7%
	$21001以上	9	4.3%	100.0%
	共計	207	100.0%	
缺失資料		19		
總和		226		

另外，**逾四成五受訪職業司機每月收入以月薪為計算基礎。**另外，近兩成(18.6%)受訪職業司機每月收入是以按駕駛車輛次數(俗稱轉數)計算，其次則是以日薪(17.2%)、時薪(5.4%)、底薪加佣金(4.5%)、貨量(1.4%)等計算每月收入。按駕駛車輛類型分析，逾九成(91.1%)受訪巴士司機及逾五成五(56.9%)本地貨車司機收入以月薪計算。小巴司機(73.8%)則多以日薪計算每月入息。旅遊巴司機則多按駕駛次數(轉數)作為計算每月收入的基礎。(見表五)

表五　巴士司機、小巴司機、旅巴司機及貨車司機工資計算模式

	時薪	月薪	按駕駛次數(轉數)	底薪加佣金	按人數/貨量	更數	日薪	其他	總數
巴士	1.8%(1)	**91.1%(51)**	0%(0)	3.6%(2)	0%(0)	0%(0)	1.8%(1)	1.8%(1)	56
小巴	0%(0)	14.3%(6)	2.4%(1)	0%(0)	0%(0)	0%(0)	**73.8%(31)**	9.5%(4)	42
旅遊巴	2.4%(1)	19.0%(8)	**47.6%(20)**	11.9%(5)	0%(0)	0%(0)	2.4%(1)	16.7%(7)	42
本地貨櫃/貨車	0%(0)	**56.9%(29)**	19.6%(10)	5.9%(3)	3.9%(2)	2.%(1)	5.9%(3)	5.9%(3)	51

有 5 個缺失樣本

(二) 調查結果及分析

2.1 工時情況

逾七成(71.9%)受訪職業司機在過去七天需工作 6 天或以上工作(見表六)。**近四成九(48.7%)受訪職業司機每天工作 8 小時以上至 10 小時，而近四成(37.7%)受訪職業司機更表示每天工作 10 小時以上。**經統計分析，受訪者每天工作時間中位數及平均數都是 10 小時。(見表六及表七)。

表六　過去七天每天工作日數

		次數	有效百分比
有效樣本	1天	1	0.4%
	2天	3	1.3%
	3天	3	1.3%
	4天	6	2.7%
	5天	44	19.6%
	5.5天	6	2.7%
	6天	**123**	**54.9%**
	7天	38	17.0%
	總和	224	100.0%
缺失資料		2	
總和		226	

表七　過去七天平均每天工作時數

	頻數	有效百分比	累積百分比
8小時或以下	30	13.4	13.4
8小時以上至**10**小時	109	48.7	62.1
10小時以上至**12**小時	**55**	**24.4**	86.5
12小時以上至**14**小時	17	7.6	94.1
14小時以上至**16**小時	10	4.4	98.5
16小時以上至**18**小時	3	1.3	100
共計	224	100.0	
缺失資料	2		
總計	226		

根據受訪者過去七天工作日數及平均每天工作時數計算，**逾六成(60.6%)受訪職業司機每周總工作時為 55 小時或以上**，當中大部份職業司機每周總工作時數介乎 55 小時至 60 小時(25.6%)。另外，**逾兩成(22.9%)受訪職業司機的每周總工時高達 70 小時以上。**

是次調查反映**受訪職業司機長工時情況較統計處的估算嚴重。**政府統計處《二零一一年收入及工時按年統計調查報告》指出，**從事陸路運輸業(所有僱員)[12]平均估計總工時為 51.8 小時。然而是次調查發現受訪職業司機每周平均工時為 61 小時**。可見，職業司機的工時較陸路運輸業一般僱員為多。(見表八)

表八　每周總工作時數

		次數	有效百分比	累積百分比
有效樣本	35小時或以下	10	4.5%	4.5%
	35小時以上至40小時	9	4.0%	8.5%
	40小時以上至45小時	7	3.1%	11.7%
	45小時以上至50小時	33	14.8%	26.5%
	50小時以上至55小時	29	13.0%	39.5%
	55小時以上至60小時	57	25.6%	65.0%
	60小時以上至65小時	8	3.6%	68.6%
	65小時以上至70小時	19	8.5%	77.1%
	70小時以上	51	22.9%	100.0%
	總和	223	100.0%	
缺失資料		3		
總和		226		

按受訪職業司機駕駛車輛類型分析，**旅遊巴司機長工時情況特別嚴重。他們平均每天和每周總工時的中位數分別為 12 小時及 72 小時，較整體受訪職業司機平均每天及每周總工時中位數 10 小時及 60 小時為高。**(見表九)

表九　受訪巴士司機、小巴司機、旅遊巴司機及貨車司機過去七天平均每天及每周工作時數的平均數及中位數

駕車類型	過去七天平均每天工作時數 平均數 / (中位數)	過去七天每周工時 平均數 / (中位數)
巴士司機	10.4 (10)	58.1 (60)
小巴司機	9.5 (9)	53.4 (54)
旅巴司機	12.4 (12)	76.8 (72)
貨車司機	9.8 (10)	56.2 (55)
全數受訪司機	10.5 (10)	61.2 (60)

[12] 根據統計處的定義，「陸路運輸」指從事鐵路運輸、公路運輸、公共巴士服務、的士服務、非專營公共小巴服務、專線小巴服務、校車服務、本地載客及載貨運輸服務、本地及跨境貨車運輸服務的行業從業員。

2.2 超時工作情況

近七成(67.4%)受訪者表示在過去七天內曾經超時工作，當中逾六成六(66.9%)獲得補薪作償，而約 2.7%受訪者則獲補假作償。然而，**近三成(29.1%)受訪職業司機表示超時工作後沒有獲得任何補償，反映部份受訪職業司機是無償加班的。**

另外，**在獲得超時工作補薪作償的受訪者中，有近五成(48%)受訪者的超時工資率只是正常工資的 100%，有的受訪者(7.1%)更表示超時工資率是少於正常工資的 100%。**(見表十)僱員付出額外時間為僱主工作，放棄了應有的娛樂活動、與家庭成員相處時間、進修機會，理應享有較正常工資高的工資補償。因此《國際勞工公約》規定超時工資率不得少於正常工資率的 1.25 倍。有些地方如新加坡、美國及加拿大等工時制度更訂明 1.5 倍的單一額外工資率，作為超時工作的補償。

表十　超時工作補償工資率

		頻數	有效百分比	累積百分比
有效樣本	少於正常工資的100%	7	**7.1**	7.1
	正常工資的100%(即與時薪相同)	47	48.0	55.1
	正常工資100%以上至150%	21	21.4	76.5
	正常工資的150%	20	20.4	96.9
	沒有一定	3	3.1	100.0
	共計	98	100.0	
	缺失資料	1		
	系統缺失資料	127		
	共計I	128		
總計		226		

另外，以受訪職業司機駕駛車輛類型分析，巴士司機超時工作情況最為嚴重(87.7%)，但他們大部份(95.9%)獲補薪作償。曾有超時工作的旅遊巴司機(76.2%)中，則過半(58.1%)不獲超時工作補償。(見表十一及十二) **小巴司機的超時工作情況則並不顯著，只有約一成(11.6%) 受訪小巴司機表示過去七天內曾超時工作。我們相信這與小巴行業有較穩定的工時安排及運作模式有關。**

表十一　受訪巴士司機、小巴司機、旅遊巴司機及貨車司機過去七天的超時工作情況

	有超時工作	沒有超時工作	總數
巴士司機	**87.7%(50)**	12.3%(7)	57
小巴司機	11.6%(5)	**88.4%(38)**	43
旅遊巴司機	**76.2%(32)**	23.8%(10)	42
貨車司機	75.5%(40)	24.5%(13)	53

有 1 個缺失樣本

表十二　受訪巴士司機、旅遊巴司機及貨車司機超時工作補償情況

	沒有補償	補薪	補假	總數
巴士司機	2%(1)	**95.9%(47)**	2%(1)	49
旅遊巴司機	**58.1%(18)**	38.7%(12)	3.2%(1)	31
貨車司機	28.2%(11)	69.2%(27)	2.6%(1)	39

註: 有 3 個缺失資料

2.3　駕駛工作情況

2.3.1 進食及午膳時間情況

逾五成受訪者(53.2%)指在過去七天的工作期間沒有定時進食。(見表十三)

表十三　過七天工作期間有否定時進食

		次數	有效百分比
有效樣本	有	104	46.8%
	沒有	118	53.2%
	總和	222	100.0%
缺失資料		4	
總和		226	

逾九成(92%)受訪職業司機者表示在過去七天工作期間均有午飯時間，但他們的午飯時限卻有所不同。**近六成(57.7%)受訪者過去七天平均每天午飯時間少於 1 小時，其中逾一成五(15.4%)的受訪者的午飯時間更不多於 15 分鐘。**這反映職業司機工作繁忙，為了盡快投入駕駛人工作，未有足夠時間進食，但長此下去不免對消化系統造成不良影響。(見表十四)

表十四　受訪者職業司機的午膳時間

		頻數	有效百分比	累積百分比
有效樣本	**15分鐘或以下**	32	15.4	15.4
	15分鐘以上至30分鐘	70	33.7	49.0
	30分鐘以上至45分鐘	16	7.7	56.7
	45分鐘以上至60分鐘以下	1	0.5	57.2
	60分鐘以上	89	42.8	100.0
	共計	208	100.0	
缺失資料		18		
總計		226		

按受訪職業司機類別分析，**巴士司機的午飯時間較為充裕**，他們大部份(88.9%)平均每日有 45 分鐘以上的午膳時間，而受訪**小巴司機(76.4%)及旅遊巴(70%)的午膳時間則較短促**，分別有 76.4%及 70%表示只有 30 分鐘或以下的午膳時間。

專營巴士司機獲享較長的午膳時間，相信與巴士公司須按運輸處發出的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》給予車長適當的午膳時間有關。根據《指引》，車長於一個工作日內的工作時間不少於 8 小時便應獲提供用膳時間，用膳時間應不少於 1 小時。由於運輸署沒有在專營小巴的工作時間指引中指明用膳時數，加上小巴的班次一般較為頻密，這可能是導致小巴司機午膳時間短促的原因。另外，由於政府沒有對私營運輸業營辦商發出工作時間指引，因此本地貨車及旅遊巴司機午膳時間長短不一，其中旅遊巴司機因要隨時候命及應交通情況隨車停泊臨時地點，因此用膳時間會更為短促。(見表十五)

表十五　受訪職業司機午膳時間情況

	午膳時間					
	15分鐘或以下	**15分鐘以上至30分鐘**	**30分鐘以上至45分鐘**	**45分鐘以上至60分鐘**	**60分鐘以上**	**總計**
公共巴士	1(1.9%)	3(5.6%)	2(3.7%)	**47(87%)**	**1(1.9%)**	54
小巴	**5(13.2%)**	**24(63.2%)**	4(10.5%)	4(10.5%)	1(2.6%)	38
電車	0(0%)	9(90%)	0(0%)	1(10%)	0(0%)	10
本地貨櫃車/貨車	6(12.8%)	16(34%)	7(14.9%)	17(36.2%)	1(2.1%)	47
旅遊巴	**13(32.5%)**	**15(37.5%)**	1(2.5%)	11(27.5%)	0(0%)	40
中港客運	6(50%)	1(8.3%)	1(8.3%)	2(16.7%)	2(16.7%)	12
中港貨櫃車	1(25%)	0(0%)	1(25%)	1(25%)	1(25%)	4
其他	0(0%)	1(100%)	0(0%)	0(0%)	0(0%)	1
的士	0(0%)	1(100%)	0(0%)	0(0%)	0(0%)	1
校巴	0(0%)	0(0%)	0(0%)	1(100%)	0(0%)	1
總計	32(15.4%)	70(33.7%)	16(7.7%)	84(40.4%)	6(2.9%)	208

2.3.2 駕駛時間及情況

逾三成(30.1%)受訪職業司機過去一個月經常及間中曾在晚上 12 點後工作。另外，接近六成(57.7%)受訪職業司機在過去一個月，經常及間中不定時工作(指沒有固定的上下班時間)。(見表十六)

表十六　過去一個月，曾否不定時工作

		次數	有效百分比	累積百分比
有效樣本	經常	98	44.1%	44.1%
	間中	30	13.5%	57.7%
	很少	21	9.5%	67.1%
	從不	73	32.9%	100.0%
	經常	222	100.0%	
遺留值	99	4		
總和		226		

近四成(39.2%)受訪職業司機表示在過去一個月經常及間中在駕駛工作期間出現睡意/打瞌睡。五成四(54%)則表示駕駛工作期間感到疲倦。我們對有關結果感到憂慮，由於職業司機的駕駛工作涉及其他道路使用者及乘客安全，職業司機如工作時間不定或在駕駛期間出現睡意及感到疲倦，都容易造成意外，不但危及個人生命安全，也對道路使用者及乘客造成重大威脅。(見表十七及十八)

表十七　過去一個月，受訪者曾否於駕駛工作期間出現睡意

		頻數	有效百分比	累積百分比
有效樣本	經常	28	**12.6**	12.6
	間中	59	**26.6**	**39.2**
	很少	46	20.7	59.9
	從來沒有	89	40.1	100.0
	共計	222	100.0	
缺失資料		4		
總計		226		

表十八　過去一個月，受訪者曾否於駕駛工作期間感到疲倦

		頻數	有效樣本	累積百分比
有效樣本	經常	42	18.9	18.9
	間中	78	35.1	54.0
	很少	41	18.5	72.5
	從來沒有	61	27.5	100.0
	共計	222	100.0	
缺失資料		4		
總計		226		

2.4 睡眠及健康情況

約三成(30.8%)受訪職業司機表示過去一個月睡眠時間不足夠。另外，逾六成六(66.6%)受訪職業司機平均每天睡眠時間在8小時以下，**其中近兩成(17.9%)平均每天的睡眠時間於5小時或以下。**(見表十九及二十) 逾兩成六(26.1%)受訪職業司機表示過去一個月經常及間中出現失眠情況。職業司機睡眠時間不足及出現失眠情況，不但影響身體健康，增加患上心臟疾病的機會，亦容易使日間精神疲憊，容易致交通意外，危及公眾安全。

表十九　過去一個月，受訪職業司機是否有足夠睡眠時間

		頻數	有效百分比	累積百分比
有效樣本	足夠	103	46.0	46.0
	一般	52	23.2	69.2
	不足夠	69	30.8	100.0
	共計	224	100.0	
缺失資料		2		
總計		226		

表二十 過去一個月，受訪職業司機平均每天睡眠時間

		頻數	有效百分比	累積百分比
有效樣本	3小時	4	1.8	1.8
	4小時	15	6.7	8.5
	4.5小時	1	.4	8.9
	5小時	20	8.9	17.9
	5.5小時	1	.4	**18.3**
	6小時	56	25.0	43.3
	6.5小時	1	.4	43.8
	7小時	50	22.3	66.1
	7.5小時	1	.4	66.5
	8小時	50	22.3	88.8
	9小時	15	6.7	95.5
	10小時	8	3.6	99.1
	12小時	2	.9	100.0
	共計	224	100.0	
缺失資料		2		
總計		226		

此外，大部份(63.3%)受訪職業司機過去六個月曾出現肌肉酸痛，其次為收車工仍覺疲倦(53.1%)、睡覺後難恢復精神(48.2%)及身體多個關節疼痛(46%)等不同的病徵。(見表二十一) 。近五成(49.1%)受訪職業司機在過去六個月，還出現 4 項或以上病徵。

表二十一 受訪職業司機的健康情況

	頻數	百分比	有選擇百分比
記憶衰退及精神難集中	48	6.0%	21.2%
喉嚨痛	81	10.2%	35.8%
頸部或腋下疼痛	74	9.3%	32.7%
肌肉酸痛	143	18.0%	**63.3%**
頭痛	81	10.2%	35.8%
身體多個關節疼痛	104	13.1%	**46.0%**
睡後難恢復精神	109	13.7%	**48.2%**
收車工仍覺疲倦	120	15.1%	**53.1%**
以上皆沒有	30	3.8%	13.3%
拒答	4	.5%	1.8%
總計	794	100.0%	351.3%

表二十二　受訪職業司機患有慢性疲勞綜合症的病徵數目

		頻數	有效百份比	累積百分比
有效樣本	沒有病徵	30	13.5	13.5
	1項	31	14.0	27.5
	2項	19	8.6	36.0
	3項	33	14.9	50.9
	4項	35	15.8	66.7
	5項	30	13.5	80.2
	6項	16	7.2	87.4
	7項	18	8.1	95.5
	8項	10	4.5	100.0
	共計	222	100.0	
缺失資料		4		
總計		226		

根據美國疾病控制中心資料，患者在過去六個月，如出現 4 項或以上以下的身體情況，包括 (一) 短暫記憶力衰退、難以集中精神; (二) 喉嚨痛; (三) 頸部或腋下疼痛或腫痛; (四) 肌肉酸痛; (五) 頭痛; (六) 身體多個關節疼痛; (七) 睡覺後仍難恢復精神; (八) 勞動後，極度疲累，便有患上慢性疲勞綜合症的風險。因此，調查結果顯示部份受訪司機已出現過渡疲勞情況，健康已響起警號。(見表二十二)

調查亦發現，睡眠時間的長短會影響患上慢性疲勞綜合症的風險。**睡眠時間愈短(≤6 小時) 患上慢性疲勞綜合症的風險機會愈大**，而當受訪者睡眠時間超逾 6 小時或以上患上慢性疲勞的風險則大大降低。(見表二十三)

表二十三　睡眠時間與患上慢性疲勞的風險之關係

			慢性疲勞的風險		
			沒有	有	總計
睡眠時間	6小時或以下	頻數	33	63	96
		與睡眠時間的百分比	34.4%	**65.6%**	100.0%
		與過渡疲勞的百分比	29.5%	58.3%	43.6%
		共計之百分比	15.0%	28.6%	43.6%
	6小時以上至8.5小時	頻數	67	32	99
		與睡眠時間的百分比	67.7%	**32.3%**	100.0%
		與過渡疲勞的百分比	59.8%	29.6%	45.0%
		共計之百分比	30.5%	14.5%	45.0%
	8.5小時以上	頻數	12	13	25
		與睡眠時間的百分比	48.0%	52.0%	100.0%
		與過渡疲勞的百分比	10.7%	12.0%	11.4%
		共計之百分比	5.5%	5.9%	11.4%
總計		頻數	112	108	220
		與睡眠時間的百分比	50.9%	49.1%	100.0%
		與過渡疲勞的百分比	100.0%	100.0%	100.0%
		共計之百分比	50.9%	49.1%	100.0%

4 個缺失樣本

2.5 工作與生活平衡

在226名受訪在職業司機中，近五成(44.2%)表示除工作及睡眠外，每日只有2小時或以下的私人活動時間，平均每天有6小時或以上私人活動時間者只有不足五個百分點(4.9%)。根據統計，全體受訪者平均每天私人活動時間的中位數為3小時。(見表二十四)

表二十四　平均每天私人活動時間

		次數	有效百分比
有效樣本	2小時或以下	99	**44.2**
	2小時以上至4小時	80	35.7
	4小時以上至6小時	34	15.2
	6小時以上至8小時	9	**4.0**
	8小時以上至10小時	2	**0.9**
	10小時以上	0	100.0
缺失資料		2	
總和		226	100.0

另外，超過六成受訪職業司機(62.4%)認為因工作會減少與朋友相處的時間，同時亦減少休閒和娛樂時間(59.7%)、引致急速進食(59.3%)、減少與伴侶和家人見面(58%)。近三成受訪者(29.2%)認為長時間工作令專注力下降。(見表二十五) 可見，長工時不但會影響僱員與家人和朋友之間的關係，還有機會影響專注力，減低工作效率。

表二十五　過去一個月，因工作出現情況

		回應		
		頻數	百分比	有選擇百分比
生活情況	長工時令專注下降	66	10.3%	29.2%
	急速進食	134	20.8%	**59.3%**
	減少與伴侶和家人見面	131	20.4%	58.0%
	減少與朋友相處的時間	141	21.9%	**62.4%**
	減少休閒和娛樂時間	135	21.0%	**59.7%**
	以上皆沒有	35	5.4%	15.5%
	拒答	1	.2%	.4%
共計		643	100.0%	284.5%

當問及受訪職業司機，期望能花更多時間在生活哪一方面善時，過半數受訪者(56.2%)希望能花更多時間在家庭生活上(56.2%)，其次為個人生活(30.5%)及娛樂休閒(30.5%)、社交生活(19.5%)，只有不足一成(8.4%)受訪職業司機期望花更多時間在工作上。(見表二十六) 這反映長工時已擠滿受訪者的生活空間，令他們沒有時間與家庭及朋友相聚，因此期望能花更多時間於家庭及社交上，改善與家人及朋友的關係。

表二十六　受訪者期望花更多時間在哪方面

	回應		
	頻數	百分比	有選擇百分比
工作上	19	5.4%	8.4%
個人生活	69	19.5%	**30.5%**
家庭生活	127	36.0%	**56.2%**
社交生活	44	12.5%	19.5%
娛樂休閒	69	19.5%	**30.5%**
不需要改變	7	2.0%	3.1%
沒意見	16	4.5%	7.1%
拒答	2	.6%	.9%
總計	353	100.0%	156.2%

2.6 對標準工時的意見

近七成(69.2%)表示每周理想工作時數應設在 48 小時或以下，其中更有三分一(33.3%)認為應設在 44 小時或以下。根據是次調查，受訪職業司機每周總工時的中位數為 60 小時，可見這與大部份職業司機理想的每周工作時數不多於 48 小時有所落差。事實上，近八成(77.5%)受訪職業司機贊成政府立法規管每周工時。(見表二十七) 本會認為政府應參考是次的調查結果及就工時立法諮詢業界的意見，從速立法規管工時，從而保障職業司機的生活質素和健康。

表二十七　受訪者是否贊成政府立法規管每周標準工時

		頻數	有效百分比
有效樣本	贊成	**158**	**77.5**
	反對	17	8.3
	沒有意見	29	14.2
	共計	204	100.0
缺失資料		22	
總計		226	

(丁) 總結及建議

調查發現，近五成五(54.9%)受訪職業司機表示由訪問當日起計，過去七天需六天工作，而近兩成(17%)受訪者更表示要七天工作。另外，近四成(37.7%)受訪職業司機表示每天工作10小時以上。**以每周工時為基礎，則發現逾六成(60.6%)受訪職業司機每周總工作時為55小時或以上，其中逾兩成(22.9%)受訪職業司機每周總工時更高達70小時以上**。整體受訪職業司機每周總工作時數中位數為60小時，**當中以旅遊巴司機長工時情況特別嚴重**，他們每周總工時中位數為72小時。調查結果反映受訪職業司機普遍須長時間工作，每周總工作時數遠遠超過世界勞工組織所建議的40小時。

超時工作的情況在職業司機行業中亦相當普遍。近七成(67.6%)受訪者表示由訪問當日起計，過去七內曾超時工作，而**當中近三成(29.1%)受訪者表示是無償加班**。另外，在獲得超時工作補償的受訪者中，**近五成五(54.1%)獲得的超時工資補償只是正常工資的100%或以下，反映受訪者即使超時工作，也沒有獲得較正常工資高的額外工資補償。**其中，**巴士司機(87.7%)及旅遊巴司機(76.2%)的超時工作情況最為嚴重**，但大部份巴士司機(95.9%)會獲補薪作償，而**有過半的旅遊巴司機(58.1%)則不獲超時工作補償。**

逾五成(53.2%)受訪者表示過七天工作期間食無定時，而且近六成(57.2%)表示平均每天午飯時間少於1小時，其中小巴司機及旅遊巴司機的午膳時間最為短促。另外，**分別近四成(39.2%)及五成四(54%)受訪者表示，過去一個月經常及間中在駕駛工作期間感到睡意或打瞌睡，以及工作期間感到疲倦**。逾六成六(66.5%)受訪職業司機平均每天睡眠時間在 8 小時以下，三成受訪職業司機表示過去一個月睡眠時間不足。職業司機駕駛期間出現睡意及感到疲倦十分值得關注，**這不但影響身體健康，亦容易因精神疲勞而引致交通意外，累己及人。**

調查亦發現，**受訪職業司機在過去六個月曾出現肌肉酸痛(63.3%)、收工後仍覺疲倦(53.1%)、睡覺後難恢復精神(48.2%)及身體多個關節疼痛(46%)等病徵，其中近五成(49.1%)受訪職業司機在過去六個月，重複出現上述4項或以上的病徵**。根據美國疾病控制中心報告，**他們很大機會出現慢性疲勞情況，增加患上心臟疾病及猝死風險，情況令人關注。**

在日常生活方面，近五成(44.2%)受訪者表示除工作及睡眠外，每日只有2小時或以下的私人活動時間。大部份受訪者表示因工作會減少與朋友相處的時間(62.4%)、減少休閒和娛樂時間(59.7%)、減少與伴侶和家人見面(58%)，他們期望花更多時間於家庭生活(56.2%)及個人生活上(30.5%)。最後，**近七成受訪者(69.2%)表示每周理想工作時數應設在48小時或以下，近八成(77.5%)受訪者贊成政府應立法規管每周工時。**

本會對標準工時立法提出以下建議:

(一) 標準工時委員會應展開諮詢及與業界探討實施標準工時的可行方法

行政長官梁振英於本年四月成立了標準工時委員會，期望在三年時間跟進政府的標準工時研究報告，包括進行資搜集及統計工作。政府曾於 2012 年進行標準工時研究，並已公佈調查結果，現時標準工時委員會要用上三年時間就標準工時立法作重覆的研究及討論，是拖延立法。

觀乎其他地方在規管工時方面的制度和經驗，標準工時立法非「一刀切」施行，除部份國家容許特別工作性質及職責或行業豁免工作時數限制外，大部份國家普遍在工時限制上加入若干執行彈性，包括容許法定工時限制在一段參照期內，讓僱員和僱主可因應顧客需求及季節性的工作量，彈性安排每日和每周工時。在參照期內，即使個別一日或一周工作超出標準工時限制，只要僱員每日或每周平均工時沒有超過法定工時限制，僱主也可免於支付超時工作薪酬。另外，部份國家還會為特定行業或職業設定工時上限或參照期。

標準工時能否加快推行，商界的立場是決定因素。現時商界對標準工時立法存有疑慮，認為規管工時會影響企業靈活性、競爭力和營運開支，並擔心標準工時難於執行。**本會認為標準工時委員會應在這關鍵時刻，促進公眾特別是商界對標準工時及其他相關課題的認識，**並以國際施行標準工時立法的經驗及資料，**盡快諮詢不同業界**，特別是從事零售、運輸、飲食和保安服務業等需要長時間工作行業的**僱主、僱員及工會的意見，並探討各業界實施標準工時的可行方法，期望可按不同工種情況訂立標準工時條款。同時，標準工時須就「工時」定義，如飯鐘時間、候命時間、在家工作是否計算工時展開討論及提出建議**，使標準工時立法能盡快在港推行。

(二) 參考《國際勞工公約》的標準工時建議

根據《國際勞工公約》的建議，每周標準工時應訂在 40 小時。是次調查發現，受僱職業司機普遍工時過長，每周總工時中位數約 60 小時，遠高於《國際勞工公約》所建議標準工作時間。職業司機長時間工作，不但影響精神及心理狀況，而且會造成潛在的駕駛風險。政府應為公眾安全著想，優先就所有涉及公眾安全的行業推行標準工時立法，確保公眾安全。是次調查發現近八成(77.5%)受訪者贊成政府立法規管每周工時，而**七成(69.2%)受訪職業司機認為理想的工作時數應設在 48 小時以下。我們建議政府參考有關結果，於運輸業界就標準工時及最高工時進行諮詢及討論。**

雖然《國際勞工公約》並無對最高工時訂下標準，但建議超時工資率不得少於正常工資的 1.25 倍。職業司機無償加班情況普遍，即是部份獲得超時工作補貼，但大部份都不獲較正常工資高的工資補償。現時大多數國家如馬來西亞、南韓、新加坡和美國等都將超時工資訂於正常工資是 1.5 倍或以上。因此，**本會建議在標準工法例下，除規定僱主須給予僱員超時工作補償外，還要規定必須將逾時工作薪酬訂於正常工資的 1.5 倍，以尊重工人的額外付出。**然而，逾時工作情況不能無限地延長，否則標準工時形同虛設，所以本會建議政府必須

訂立每周最高工時上限，並以每周 54 小時為標準，但可因應不同行業的需要及協議而有所調整。

(三) 修訂《巴士》《小巴》工作時間指引及擴大其適用範圍及內容

政府運輸處現時只按《道路交通(駕駛執照)規例》的健康申報制度確保持有駕駛執照者的體格健康，並只有適用於專營巴士車長和專線小巴司機的體格及工時指引。對於其他商用車司機，如旅遊巴、貨櫃車司機等的工時安排則，政府則不設指引監管。

本會認為在標準工時立法前，運輸處短期內應修定《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》及《專線小巴司機工作時間指引》，把一個工作日內最長的工時間縮短[13]。現時外國規定在公路上駕駛的職業司機工作不能多於 12 小時。以英國為例，載客及載貨的職業司機每日不可工作逾 10 小時，這都較本港規定的車長工作不得逾 14 小時的指引為短。本港人多車多，司機在駕駛時須要更留神，也容易做成疲累。現時香港沒有針對「疲勞駕駛」的法例，職業車長一旦遇上交通意外，不但危及乘客安全，也會可能因此要負上刑責，被警方控「不小心駕駛」、「危險駕駛」等罪名。為保障職業司機的職業安全，本會建議政府諮詢業界，進一步將《指引》每日工時上限縮短，以確保車長得到充分休息。**長遠而言，政府應制定標準工時法例，規管職業司機的工時或於《道路安全條例》中以「疲勞駕駛」法例規管專營及商用職業司機的工作時間及休息時間。**

(四) 加強職業安全及健康的宣傳

調查發現職業司機普遍也出現肌肉酸痛、身體多個關節疼痛及進食急速的情況，大大增加患上慢性疲勞的風險。**本會建議政府及職業安全健康局跟進有關調查發現，進一步了解職業司機會否因工作過度出現疲勞、高血壓及心臟疾病等病徵，**並嘗試以工作坊形式向僱主及僱員指出長時間工作導致疾病及引致交通意的風險，並**呼籲運輸業界僱主鼓勵及資助職業司機及相關員工進行定期身體檢查，令他們早日發現健康的問題，減少意外的發生。**

職業安全健康局現時已出版職業司機的安全和健康的小冊子，本會認為該局應**繼續有關的工作，並加強宣傳，定期到各車站派發宣傳單張及定期派出職業安全大使與僱員直接溝通，並主動聯絡各運輸公司，為僱主及僱員舉辦職業安全及健康的講座，以增強僱員對職安健的認識。**

(五) 積極推行家庭與工作平衡政策

理想的生活應是工作與家庭生活相互平衡。本港僱員長時間工作的情況十分嚴重，工作佔日常生活大部份的時間，以致沒有足夠的休息及與家人和朋友相處的時間，令大家關係日漸疏遠，影響家庭和社交，甚至影響工作質素。為了改善工作與家庭生活嚴重不平衡的情況，**我們建議政府立法訂立標準工時外，更應帶動推行家庭友善政策和在社會廣泛宣傳其重要**

[13] 根據《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》，一個工作日內最長的工作時間，包括所有休息時間不應超過 14 小時。換言之，一名巴士車長每星期可接受工時為 84 小時 (14 小時X6 日) 。

性，令僱主和僱員雙方互惠互利，達致全面提升僱員的生活質素，讓他們可以投放更多的時間於家庭，促進健康家庭的發展。

(戊) 參考資料

Australian Bureau of Statistics (2006) *How Australians Use Their Time.*
Retrieved from http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/DetailsPage/4153.02006?OpenDocument

Diane M. Houston and Julie A. Waumsley (2003) *Attitudes to flexible working and family life.* The Policy Press Business community (2011). *Work Life Balance. Retrieved from http://www.communitybusiness.org/focus_areas/WLB.htm*

Government of Canada. *Motor Vehicle Operators Hours of Work Regulations.*
Retrieved from http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/C.R.C.,_c._990/page-2.html#h-4

OECD (2011). "*Work and life balance, in How's Life? : Measuring Well-being.*" *OECD Publishing.*
From:
http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/economics/how-s-life/work-and-life-balance_9789264121164-8-en

Peden, M. M (2004). *World report on road traffic injury prevention.* World Health Organization, pp.84

Golden (2010) . "*Painful Hours? The Potential Costa of Extra Work Hours and Schedule Inflexibilty to Workers* Physical Well-being" form Ronald Burke, Sharon Clarke, Cary Cooper, eds., Occupational Health and Safety: Psychological and Behavioral Challenges, Chapter 6, pp. 137-160, U.S.A :Gower Publishing.

The European Parliament and of the Council(2006). *The harmonization of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC)No 3820/85.* Retrieved from http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R0561:EN:NOT

The European Parliament and of the Council(2002). *The organization of the working time of persons performing mobile road transport activities.*
From: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002L0015:EN:NOT

Sabanayagam, Charumathi & Shankar, Anoop (2005). "*Sleep Duration and Cardiovascular Disease: Results from the National Health Interview Survey*". Sleep. 2010 August 1; 33(8): 1037 – 1042

Welford R. (2008). Work life balance in Hong Kong: Survey results. Hong Kong :The University of Hong Kong and CSR Asia.
Retrieved from http://www.csr-asia.com/upload/WLB%202008%20Final.pdf

勞工處(2012 年)。*標準工時政策研究報告*。香港特別行政區政府出版。頁. 149-161

運輸處(2011年a)。道路交通意外統計。*表3.4 二零一一年按車輛類別劃分的道路交通意外宗數*。自: http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_4563/fig3.4c.pdf

運輸處(2011年b)。道路交通意外統計。*表3.8 二零一一年按涉及意外的駕駛者因素及嚴重程度劃分的涉及意外車輛數字*。自: http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_4563/fig3.8c.pdf

香港政府統計處(2011)。*2011年收入及工時按年統計調查*。香港特別行政區政府

健康診療室 (2009) 「*別讓自己過勞死*」。菁品文化事業有限公司

職業安全健康局(2010)「職業司機之職業安全健康狀況調查報撮要」

職業安全健康局(2007)。職業司機的安全及健康。
自 http://www.oshc.org.hk/download/publishings/1/2133/07.pdf

二零一一年按涉及意外的駕駛者因素及嚴重程度劃分的涉及意外車輛數字
http://www.td.gov.hk/filemanager/tc/content_4563/fig3.5c.pdf

立法會(2010年)。*「職業司機的身體檢查」議案辯論*。2010年5月5日。
摘自http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/counmtg/motion/cm0505-m2-prpt-c.pdf

立法會(2012年)。*立法會CB(1)205/12-13(01)號文件*。立法會交通事務委員會。2012年11月27日。

明報(2012年)。 *“工會：未見龍運調整工時”*。2012年9月4日。

明報(2013年)。 *“駕車昏迷兩周3宗 糖尿心臟病貨車司機病發危殆”* 。2013年1月19日

蘋果日報(2012年)。 *“乘客驚恐浴血 慘叫呼救震天 無人駕駛俯衝 生死8秒”*。2012年11月20日

江林月嬌(2005 年) “你是過勞一族嗎?”
摘自 http://www.julia4christ.org/Healthy/JHKaroshi.html。2013 年 3 月 19 日