



職業司機的工時近年受到關注。 資料圖片

# 今日香港

近年有不少嚴重車禍都與職業司機工時過長有關，令社會愈來愈關注這個問題。有意見認為應該立法為職業司機的工時設上限，以保障其他道路使用者的安全，但問題背後實在太複雜，牽涉到職業司機的收入、巴士公司服務運作、是否有足夠司機應付最高工時等。本文將會簡述香港現時的相關指引，並與各地規例作比較，再分析應否立法規範司機工時。

■麥挺

香港聖公會何明華會督中學通識科科主任

## 新聞背景

### 司機打瞌睡致1死4傷

本年初，大欖隧道發生嚴重車禍，造成1死4傷。據報道，涉嫌危險駕駛致他人死亡而被捕的貨櫃車司機向警方聲稱，他由早上7時開工，駕車往返內地，直到晚上近11時發生意外時，已連續駕駛16小時。警方估計有人因太疲勞而打瞌睡，導致車禍發生。

有駕駛業工會人員指出，本港貨櫃車司機人工低，每天均要完成手頭的送貨單，一天駕駛12小時或更

長時間十分普遍。長時間駕駛容易導致疲勞，易生意外。

去年9月，深水埗發生巴士刮上行人路意外，造成3死30傷的慘劇，有傳媒報道涉事巴士司機已連續數天工作達13小時。

相關巴士公司也承認，公司一直面對司機人手不足的問題，部分巴士司機為了賺取更多超時「補水」收入，自願加班，形成惡性循環，埋下安全「計時炸彈」。



大欖隧道年初發生嚴重車禍。

資料圖片

# 車長工時長

# 過勞易出事

## 修訂時數近歐美 休息仍不足

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，其全職約11.4萬名陸路運輸僱員當中，近五成僱員平均每週總工時達51.8小時，較全港全職僱員平均每週工時49小時為多。

根據運輸署2018年修訂前的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》（下稱《指引》），巴士車長每天最高工時為14小時，而最高駕駛時間為11小時。但香港路面繁忙，駕駛環境亦複雜，司機在駕駛時需消耗大量精神同體力，因此《指引》經常被業界批評工時過長。

在發生多次慘劇後，政府成立了檢討委員會，並在2018年2月對《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》提出了修訂，4項主要修訂包括：

1. 最長更次時間及駕駛時間分別由現時不應超過14小時及11小時，縮

減為不應超過12小時及10小時；

2. 車長駕駛6小時後的休息時間由現時30分鐘增加至40分鐘；

3. 巴士公司可適度安排車長特別更次時間，可超過12小時，惟最長的更次時間仍不應超過14小時，而駕駛時間上限則須與其他所有更次的車長看齊，即不應超過10小時。

為確保車長有足夠休息，修訂《指引》內新增規定，指定特別更次內應有一段不少於連續3小時的休息時間；

4. 除特別更次外，巴士公司在編排車長在三個相連更次內的總休班時間不應少於22小時。

除專營巴士車長及專線小巴司機外，本港現時未有法例限制其他職業司機的工時。有運輸業界協會代表指出，基於多勞多得的工作原則，本港不少司機都會超時工作，希望賺取較

高的收入，12小時至14小時的工作時間是常態。

世界各地也有對職業司機公司的限制，如美國就規定巴士司機每天駕駛時間最高為10小時，司機必須如實填寫每天的行車情況，如行駛時段、停車休息時段等，並隨時讓警察檢查；歐盟則規定巴士或遊覽車司機每天駕駛時間不多於9小時，開車時數每周不能超過56小時，連續兩周的開車時數合計不可超過90小時，且駕駛結束後必須休息滿11小時才能再次上路；日本和英國規定巴士或遊覽車司機駕駛兩小時就要休息20分鐘至40分鐘，每天必須休息連續8小時以上。

相比之下，本港修訂後的《指引》，巴士和小巴司機的駕駛時數上限已接近歐美等地，但連續休息的時間規定仍有不足，至於對其他職業司機的規定則仍然欠奉。

## 薪水低靠加班費補貼

既然業界經常批評工時過長，那為何司機仍要超時駕駛？原因可總結如下：

1. 賺取更多收入

相信讀者很容易就想到，職業司機，無論是巴士、小巴、旅遊巴或貨車的司機，他們願意這麼長時間工作，無非都是為了掙多一點錢。據2017年的資料，巴士司機底薪約1.2萬元，加上其他獎金約1.5萬元，例如超時工作的加班費等，收入可增至近兩萬元。有些經濟負擔較大的司機，遂不停加班，希望收入多一一些，而《指引》並非

法例，沒有法律約束力，巴士公司以前多容許車長每日最長加班6小時增加收入。

2. 追求效率

部分運貨車司機有「跑單」的壓力，每天都要完成大量的接送工作。而在公司的立場來看就更明顯，必須利用人員和物資，為公司帶來最大的收入，例如巴士公司很多時都要車長一程接一程地連續駕駛，造成車長的休息時間不足。

3. 人手不足

巴士公司經常出現司機人手不足的情況，為此各出奇謀，除了聘請更多兼職車長外，還將退休年齡延

後。不過，香港各行業都出現「工求人」的情況，自2010年以來，香港的失業率長期低於4%，造成各行業人手不足，因此巴士公司容許車長加班，為的就是要填補不足的人手。



巴士公司容許車長加班，為的就是要填補不足的人手。 資料圖片

## 標準工時立法 牽涉因素太多

政府有權力去立法規範職業司機的標準工時，而立法較現行的《指引》更具約束力，可以規定不同行業的職業司機有不同的駕駛或當值時數上限，確保司機們有足夠的休息，讓他們有充足的精神和體力在道路上駕駛，對道路使用者、乘客和行人有更多保障。

但有權力去立法，不代表應該去立法，政府需同時考慮其他影響，例如在營商環境方面，香港一直奉行自由經濟，對市場管制較少。

如果限制了職業司機的駕駛或當值時數，降低了運輸業資方的營運彈性，也增加了其成本（因為駕駛時數設限，就要聘請更多司機），運輸業資方一定大力反對。

況且，運輸業資方一直也抱怨難以招聘司機，一旦設定了司機的最高工時，如何在沒有充足人手的情況下，既不需司機加班，又可維持正常服務，就成為最大問題。

市民方面，由於運輸業需要聘請更多司機以符合法例要求，換言之司機的薪酬水平上升，運輸公司定將部分上漲的成本轉嫁到消費者身上，市民的交通費及其他需要運輸的消費品之價格亦會隨之上升，市民又是否可以接受這個後果？

至於司機方面，以前可以依靠加班費來維持收入，若政府立法限制，就代表司機的收入隨之減少，這對司機的生活質素也有影響。

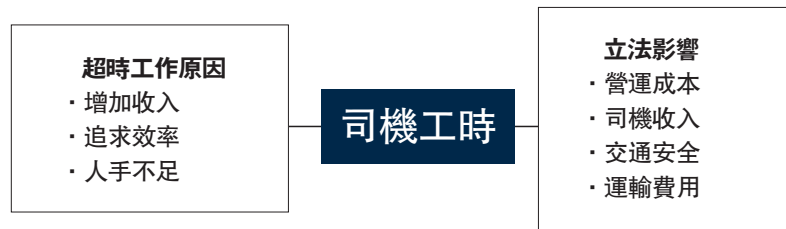
### 想一想

1. 有評論指職業司機工時過長，原因在於運輸業的薪酬過低，你同意這個說法嗎？
2. 有意見認為政府應就職業司機的最長工時立法，亦有意見認為政府立法規管亦無助解決問題，你較同意哪個說法？
3. 有評論指政府規管職業司機工時將影響香港的營商環境，你對此有何看法？

### 答題指引

1. 本題同學需指出職業司機工時過長的原因，是否與運輸業薪酬過低有關，同學可先從資料找出例子，例如巴士司機的底薪約為1.2萬元，而加班後收入可增至近兩萬元，然後再以此作為評估是否過低。若同意的話，可以集中在1.2萬元並不足夠一個家庭生活作重點，指出司機接近是必須加班才可以維持基本生活；反對的話，則應該集中在1.2萬元已經比最低工資為高，基本上足夠維持生活開支，而司機超時工作只為賺得更多，並非薪酬過低。
2. 本題問政府是否應該立法規管，重點在於規管是否能夠解決問題，如果同學認為司機加班是因為收入不足的話，政府立法並不會令司機加薪，無助解決問題，而如果司機只是想多勞多得的話，政府立法就足夠解決問題。
3. 本題需考慮政府規管工時是否會影響香港的營商環境，同學可以考慮立法的影響，例如司機失去加班費後，或會要求更高的底薪，以及公司需聘請更多司機維持基本運作等。

### 概念圖



### 延伸閱讀

1. 《巴士工會倡多招加薪減辛》，香港《文匯報》  
<http://paper.wenweipo.com/2017/10/07/HK1710070036.htm>
2. 《「奪命巴」司機連續數日踩13小時》，香港《文匯報》  
<http://paper.wenweipo.com/2017/09/26/YO1709260008.htm>
3. 《張建宗促運署檢討「着緊啲」》，香港《文匯報》  
<http://paper.wenweipo.com/2017/09/26/HK1709260020.htm>