

## 勞動基準諮詢會第 17 次會議紀錄

壹、時間：107 年 12 月 24 日（星期一）下午 2 時

貳、地點：本部 601 會議室〈台北市中正區館前路 77 號 6 樓〉

參、主持人：施召集人克和

肆、主持人致詞(略)

陸、討論事項

### 第一階段、目的事業主管機關申請說明及列席勞資團體意見

案由一：交通部函請指定「汽車客運業」為勞動基準法第 36 條第 4 項行業案，提請討論。

與會代表發言重點

#### 交通部

- 一、本次提報汽車客運業於「時間特殊」情形有調整例假之需求，而汽車客運業係指市區汽車客運及公路汽車客運；市區汽車客運即俗稱市區公車，公路汽車客運如國道客運，不包含遊覽車，均具公共運輸服務性質，且尖離峰差距大，於配合年節、紀念日、勞動節日及其他中央主管機關規定應放假之日等假期，因應民眾有返鄉團圓之疏運需求，確有公共運輸、利益需要。
- 二、今年 9 月 28 日邀集該業勞雇雙方討論時，初步決議調整例假期間原則 10 休 1，即工作 9 天必須休 1 天，例外得再加 1 天，即工作 10 天必須休 1 天。
- 三、本部業建立公路汽車客運動態資訊管理系統，所有駕駛人班表均上傳系統，針對駕駛人駕駛時間已有監控機制且落實管理；公路總局亦與勞動部建立聯合查核機制，查核業者是否符合勞動基準法及汽車運輸業管理規則等規定。
- 四、疏運計畫期間為假期前 1 日至假期後 1 日。在一般情況，如中秋節 3 天連假時，原則是工作 9 天必須休 1 天；如春假 9 天連假時，例外得工作 10 天必須休 1 天。

五、本案討論之市區汽車客運及公路汽車客運，屬固定班次，與「勞工在事業場所外工作時間指導原則」所提遊覽車有定點休息情況並不相同。

#### 中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會

- 一、汽車客運業符合勞動基準法第 36 條第 4 項指定之「時間特殊」型態，配合政府各項疏運計畫確有調整例假之需求，倘指定適用，個別事業單位定將依規定踐行工會或勞資會議同意程序。
- 二、本會將特別要求會員事業單位不得強迫司機加班。
- 三、實施調整例假將依政府疏運計畫執行，期間為假期開始前 1 天至假期結束後 1 天，原則為工作 9 天休 1 天，例外為工作 10 天休 1 天。

#### 南台灣汽車客運股份有限公司工會

- 一、贊成汽車客運業在特殊假期或連假期間調整例假，因任務結束後可獲得足夠之休息，還能有額外賺錢機會，勞工可各取所需。
- 二、書面意見如附件。

#### 北台灣汽車客運業工會聯合會

- 一、本會具有代表性。
- 二、若非常態性調整例假，排班可較有彈性，勞工也能賺錢，是大家所期望的。

#### 中華民國汽車運輸業駕駛員全國總工會

討論鬆綁例假七休一應顧及道路使用與乘客安全，建議考量駕駛員應有合理之工作、休息，並思考疲勞駕駛問題。

#### 臺灣汽車客運業產業工會

- 一、現階段駕駛員普遍年齡老化，為因應公眾便利，討論開放例假七休一，仍應考量駕駛員身心是否得以負荷。此外，目前已有乘客及駕駛員反彈開放，如堅持開放或強調賺錢機會，而產生疲勞駕駛問題，對駕駛員也不公平。
- 二、如於汽車客運業勞工工時符合規定、安全有把關之前提下討論，本會

不排斥討論調整例假七休一議題。但經本會了解，該業已有違反勞動法令情事，何況是年節或連假期間更難控管工時、休假。

三、本會呼籲應以用路人及駕駛之安全為首要考量。

#### 新北市臺北汽車客運股份有限公司企業工會

本公司主要業務為市區公車部分，配合年節、天燈、掃墓等節日疏運勤務時，人力調派吃緊。但市區公車尖離峰差距大，行駛路線較短，趟次間均有休息時間，不致過勞。如有彈性得讓駕駛員調整休假，可獲取較長時間之休息。

#### 新竹汽車客運股份有限公司企業工會

固定例假沒有任何彈性，建議在勞資和諧的前提下，可以開放例假七休一調整。

---

### 第二階段、委員討論

案由一：交通部函請指定「汽車客運業」為勞動基準法第 36 條第 4 項行業案，提請討論。

#### A 秘書長(代理 B 委員)

一、汽車客運業者法遵率偏低，但目前國內汽車駕駛員工時與國際比較，仍有過勞疑慮。如討論放寬七休一限制，建議交通部提出配套措施，例如勞工連續工作期間工作時數限制，或任務結束後應有連續休假等規範，以解決實務上問題。

二、建議不應有例外的例外，即僅得有工作 9 天必須休 1 天之原則，並應於前一年底或年初公告當年度實施情形。

#### C 秘書長(代理 D 委員)

一、一般來說端午、中秋等假期多為 3 天，也不是每年春節都放假 9 天，另春節連假每日運量不同，應可調配勞工休息，似無必要放寬讓勞工工作 10 天休 1 天。

二、客運業勞工以長工時、多趟次以換取工資，為現存結構性問題；縱然僅開放春節期間調整例假，仍會造成勞工負擔。個人認為法規如較嚴謹，應有助雇主改善勞動條件。

#### E 秘書長(代理 F 委員)

部分客運業者確有違反勞動法令如超時工作、例假七休一等規定，並經裁罰在案，倘汽車客運業得適用例假調整規定，勞工是否確實休到例假仍有疑慮。基於業者未改善違法情況前，如僅討論於春節期間開放調整例假，外界觀感仍不好。

#### G 委員

疏運期間每日運量有所不同，未必每日運量均處於巔峰，建議交通部確明疏運計畫與開放七休一之關連，並針對配合疏運期間，勞工得連續工作天數提出配套措施。

#### H 委員

- 一、交通部所提例外可工作 10 天休 1 天之情況，建議先不考慮。
- 二、建議交通部以數據呈現疏運計畫與勞工連續工作天數之關連。

#### I 委員

為免政府公共任務犧牲勞工權益，建議交通部提出配套條件，促進產業級對話、協商，改善勞工勞動條件。另建議擬定疏運計畫得讓有代表性的勞工參與。

#### J 委員(書面意見)

- 一、就臺灣連假來看，其假期通常為 3~4 天，春節假期大都為 4 到 6 天，最長 9 天，但就春假 9 天的連假則是幾年才遇到一次。基於客運業司機的工作性質屬勞力密集，工作駕駛時須集中精神注意交通狀況，以確保能夠提供乘客搭乘上的安全，故司機擔負旅客的生命安全；請務必考量到司機是否會有過勞之疑慮。
- 二、在政府一例一休政策施行後，儘管勞資雙方對於休假及延長工時的限制有很多反對的意見，勞工希望能夠靠加班多賺一些錢；資方則是除

了想要節省人力成本外，也希望勞工能夠藉由多加班；才能多賺些錢，這與臺灣的薪資過低有關，我們應該要再朝提升勞工薪資方面而努力。另外，從汽車客運業者角度來看這個問題，個人覺得我們不應該同意幫客運業者背書的理由只是為了讓業者節省人力僱用的成本，而一味要求司機配合加班或延長工作日數的休假方式，來因應臺灣遇到假期或節日的交通疏運需求，對於希望政府能夠開放適用勞動基準法第 36 條第 4 項之事，建議該客運相關業者，應朝補足應僱用之人力需求方面著手，以因應連假或其他節日之加開班次的人力調度問題。

### 結論

多數委員認為汽車客運業駕駛員年節期間之工作時間確與公眾生活便利息息相關，惟亦應重視勞工健康及道路安全，爰建議交通部仍應進一步提出配套措施，並加強監督、檢查機制，以為本部最終決定之考量。

柒、臨時動議：無

捌、散會：下午 7 時 10 分

## 意見陳述書

目前勞動基準法第36條第一項明訂：「勞工每七日中應有二日之休息，其中一日為例假，一日為休息日。」，但此法令條文對客運業在遇有連續假期時，常因為妥適安排駕駛長休假，而又要作好乘客輸運工作，致使在連續假期有人力不足而造成排班上的困擾，是以，為使在連續假期能維持車次作業正常運作，我們建議客運業者可在與企業工會協商同意後，在連續假期時可適時調整連續工作日至十天，以利客運及國道業者能有更佳彈性運用，作好車次人力調度及乘客輸運工作。另外也請鈞部長官考量駕駛長在連續假期工作結束後休憩活動，因在連續工作十天只休一天，對駕駛長而言是無法充分獲得休息，同時亦法享受家庭同遊樂趣，因此，為保障駕駛長在連續工作之餘，亦能維護享有連續休假日正當權益，鑑請鈞部長官，能重視駕駛長正常休憩活動，將在連續工作之餘的連續休假納入考量，以保障駕駛長合法、合理及合情的休假正當性。

南台灣汽車客運(股)公司工會

理事長：吳安祥

副理事長：宋育紘

理事長 吳安祥

副理事長 宋育紘

中華民國 107 年 12 月 20 日