

The cover features several decorative elements: two large green circles of different shades in the top right, a smaller one below them, and a large green circle in the bottom right. Thin green lines cross the page diagonally.

# 新界區勞工工作時數及交通費 意見調查報告書



天主教香港教區  
教區勞工牧民中心（新界）

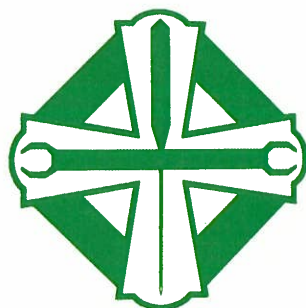
二〇〇九年八月

# 新界區勞工工作時數及交通費 意見調查報告書

二〇〇九年八月

研究員：陳嘉敏（香港城市大學公共及社會行政學實習學生）  
馬占中（香港城市大學管理科學系實習學生）

督導員：徐頌文（中心主任）



天主教香港教區 教區勞工牧民中心（新界）

地址：新界上水石湖墟新豐路 87 號三樓

電話：2668-9058

傳真：2668-5378

電子郵箱：dpcwnt@hkccla.org.hk

網址：<http://dpcwnt.hkccla.org.hk>

# 目錄

引言	
背景	1
調查目的	1
調查方法	1
調查結果	
受訪者背景資料	2
受訪者就業情況	3
受訪在職人士往來居住地點及工作地點交通時間及交通費支出	5
受訪在職人士工作時數及超時工作情況	7
受訪在職人士對管制工作時數的意見	8
受訪者對「交通費支援計劃」的意見	10
結果分析	12
建議	15
附錄：調查問卷	18

# 引言

## 背景

香港天主教勞工事務委員會於 1992 年及 2000 年分別於九龍及港島設立地區勞工牧民中心，並於 2003 年 9 月設立流動勞工牧民中心，主要於新界北區及西北區接觸工人並提供服務。及至 2005 年 12 月，教區勞工牧民中心（新界）（下稱中心）正式成立，以固定及流動中心形式將服務擴展至新界各區。

除提供勞工法例諮詢、教育、組織及求職支援等服務之外，中心亦關注新界區勞工所面對的問題，先後進行「北區居民就業問題」調查、「中年就業情況研討會」、「爭取於北區設立就業中心」簽名行動（政府其後於 2006 年 9 月於上水及元朗增設就業中心）、「北區交通費問題」調查（政府其後於 2007 年 6 月開始推行「交通費支援計劃」）、「勞工法例論壇」、「新界北區及西北區勞工狀況」調查、「強制性公積金注款」討論會及「保就業？財政預算案」居民會。

立法會即將就最低工資條例草案進行審議，然而條例草案並無考慮工作時數與工資的關係；除交通費支出之外，往返居住地點與工作地點所涉及的交通時間及實際工作時數相信是影響新界區居民就業的重要因素。因此，中心於 2009 年 6 月至 7 月期間進行一項「新界區勞工工作時數及交通費」意見調查，探索新界區居民對有關問題的看法。

## 調查目的

本調查旨在了解新界區勞工在工作時數及交通費支出方面的情況，包括：

- 一、新界區勞工的工作收入及工作時數；
- 二、新界區勞工對管制工作時數及提供超時工作補償的意見；
- 三、新界區勞工往返住所及工作地點的交通工具、所需時間及費用；
- 四、新界區勞工對政府提供交通費支援的意見。

## 調查方法

### 一、對象

居住於北區、屯門區或元朗區的在職人士或待業人士。

### 二、問卷設計

本調查所採用的問卷分為四部份：

甲部——篩選合適調查對象的問題；

乙部——收集受訪者的工作時數、工作所需交通時間及交通費支出的資料，以及對立法管制工作時數的意見的問題；

丙部——收集受訪者對「交通費支援計劃」的意見的問題；

丁部——收集受訪者相關背景資料的問題。

問卷於正式調查之前進行預先測試。

### 三、資料收集及分析

本調查採用屬於「非隨機抽樣」（non-probability sampling）方法的「便利抽樣法」（convenience sampling），於北區、屯門區及元朗區選取樣本接受問卷調查。本調查亦在新界社團聯會再培訓中心（天水圍）的協助之下訪問曾經申請該計劃的人士，以收集計劃申請者及使用者的意見。

本調查於 2009 年 6 月 11 日至 7 月 10 日期間進行，成功訪問 306 名市民。所有資料以統計軟件 SPSS 16.0 進行分析。



## 調查結果

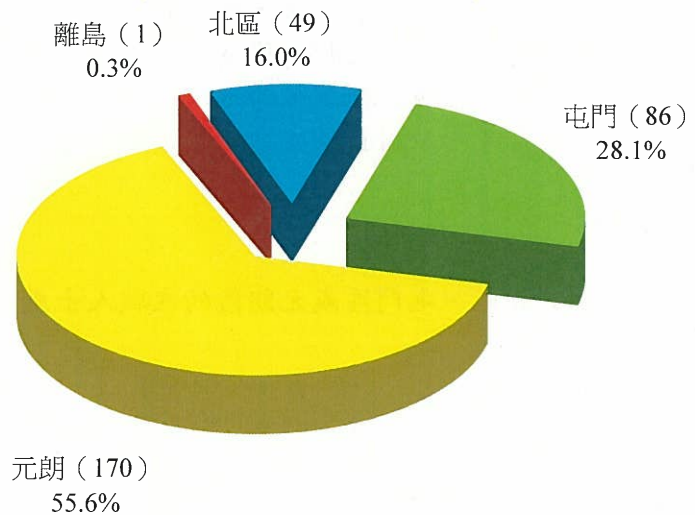
### 受訪者背景資料

本調查成功訪問 306 名居住於北區、屯門區及元朗區的市民。男性及女性受訪者人數分別為 75 人及 231 人（圖表一）。大部份受訪者居住於元朗區（佔 55.6%），其次為屯門區（佔 28.1%）及北區（佔 16.0%）（圖表二）。年齡方面，36.7%的受訪者年齡介乎 41 歲及 50 歲，年齡介乎 51 歲及 60 歲的受訪者佔 18.7%，人數與年齡介乎 31 歲及 40 歲的受訪者相約（佔 18.0%）（圖表三）。至於教育程度，以初中程度的受訪者最多（佔 44.6%），其次為高中程度（佔 25.2%）及小學程度或以下（佔 23.3%）（圖表四）。

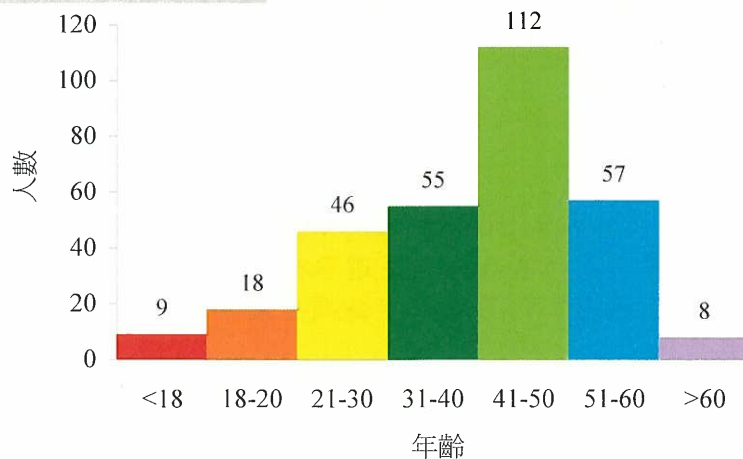
圖表一：受訪者性別



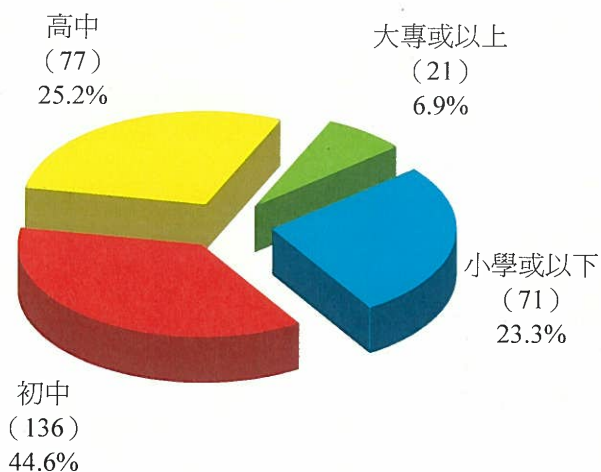
圖表二：受訪者居住地區



圖表三：受訪者年齡



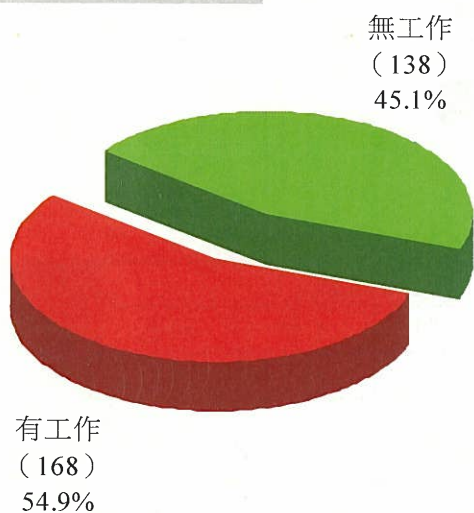
圖表四：受訪者教育程度



受訪者就業情況

54.9%受訪者為在職人士（圖表五），當中主要職業為「非技術工人」及「服務工作人員」（分別佔 36.9%及 29.2%）（圖表六）。收入方面，82.6%的受訪在職人士每月個人收入為 \$8,000 或以下，\$4,000 或以下則佔 32.3%（圖表七）。

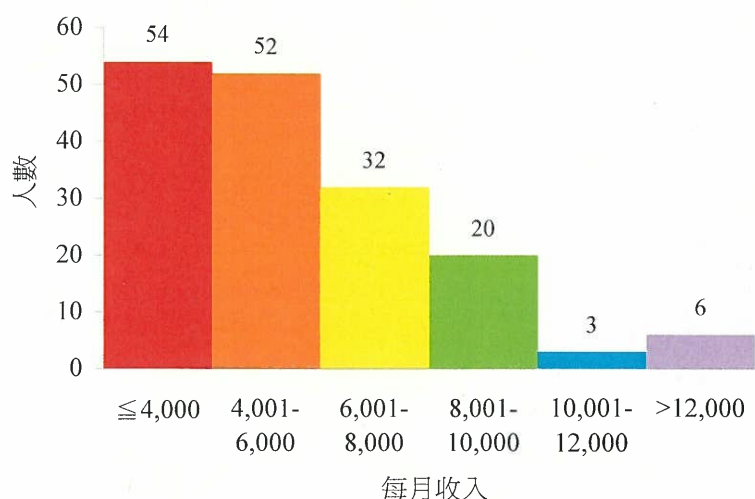
圖表五：受訪者就業情況



圖表六：受訪在職人士職業

職業	人數	百分比
非技術工人	62	36.9%
服務工作人員	49	29.2%
文員	20	11.9%
工藝及有關之工人	12	7.1%
機器操作員及裝配員	12	7.1%
專業人員	7	4.2%
輔助專業人員	4	2.4%
經理及行政人員	2	1.2%
總數	168	100.0%

圖表七：受訪在職人士每月個人收入



在 168 名受訪在職人士當中，在原區工作及需要跨區工作各佔一半（圖表八），而需要跨區工作的受訪在職人士的工作地區大致與居住地區相鄰，例如屯門區居民多於元朗區或荃灣區工作（圖表九）。

圖表八：受訪在職人士工作地區

	人數	百分比
原區工作	84	50.0%
跨區工作	84	50.0%
總數	168	100.0%

圖表九：受訪在職人士工作地區

工作地區		居住地區				總數
		北區	屯門	元朗	離島	
工作地區	中西區	1	3	2	0	6
	南區	0	0	2	0	2
	灣仔區	0	0	1	0	1
	油尖旺區	0	1	4	0	5
	深水埗區	1	3	2	0	6
	黃大仙區	1	0	1	0	2
	觀塘區	1	0	1	0	2
	大埔區	3	0	0	0	3
	屯門區	1	26	15	0	42
	元朗區	1	7	51	0	59
	北區區	7	1	6	0	14
	西貢區	0	0	1	0	1
	沙田區	2	1	1	0	4
	荃灣區	0	3	11	1	15
	葵青區	0	0	4	0	4
離島區	0	0	2	0	2	
總數		18	45	104	1	168

### 受訪在職人士往來居住地點及工作地點交通時間及交通費支出

在 168 名受訪在職人士當中，五成北區居民以港鐵作為上下班的主要交通工具，而四成屯門區居民則主要乘搭輕鐵（佔 40.0%）；對於元朗區居民而言，輕鐵及巴士為主要上下班交通工具（分別佔 34.6%及 30.8%）（圖表十）。11.3%的受訪在職人士需要乘搭多於一項交通工具，當中 89.5%在元朗區居住（圖表十一）。在交通費方面，每月支出\$200 以上的受訪在職人士佔 63.0%（圖表十二），而每月交通費支出佔每月收入 5.5%或以上則佔 57.7%（圖表十三）。在原區工作及需要跨區工作的受訪在職人士每月交通費支出存在顯著差異——前者每月交通費支出為每月\$222.4，後者則為每月\$462.6（圖表十四）。在原區工作及需要跨區工作的受訪在職人士上下班每程交通時間同樣存在顯著差異——前者平均需時 20.5 分鐘，後者則需時 44.1 分鐘（圖表十五）。

圖表十：受訪在職人士往來居住地點及工作地點所使用的交通工具

			居住地區			
			北區	屯門	元朗	離島
交通工具	港鐵	人數	9	5	29	1
		百分比	50.0%	11.1%	27.9%	100.0%
	巴士	人數	5	9	32	0
		百分比	27.8%	20.0%	30.8%	0%
	輕鐵	人數	0	18	36	0
百分比		0%	40.0%	34.6%	0%	
小巴	人數	1	3	11	0	
	百分比	5.6%	6.7%	10.6%	0%	
無	人數	3	12	15	0	
	百分比	16.7%	26.7%	14.4%	0%	
累積百分比*			100.0%	104.5%	118.3%	100.0%

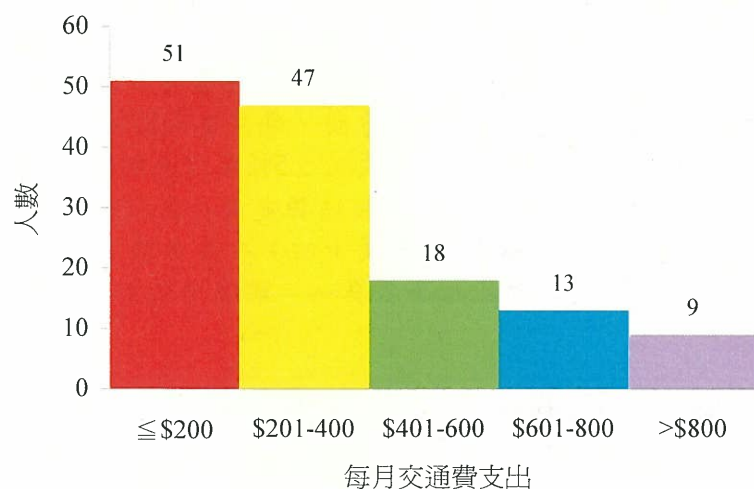
\*屯門區及元朗區的累積百分比大於 100%，表示部份受訪者需要乘搭多於一項交通工具

圖表十一：需要乘搭多於一項交通工具的受訪在職人士所使用的交通工具組合

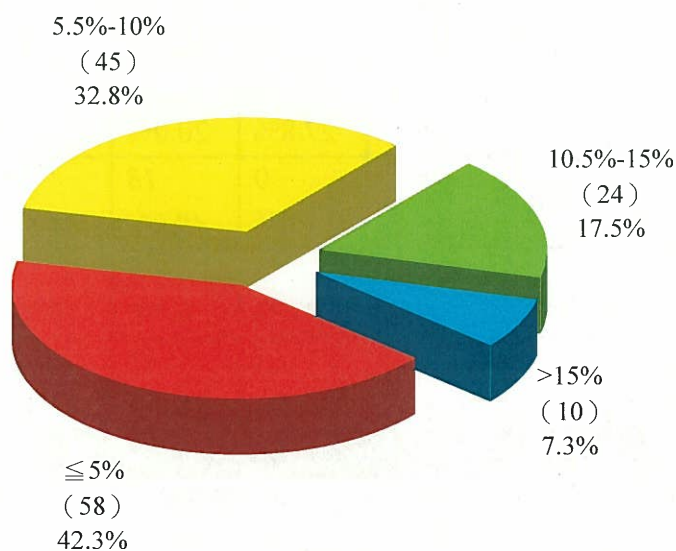
			居住地區		總數
			屯門	元朗	
交通工具組合	港鐵 + 巴士	人數	0	5	5
		百分比	0%	29.4%	26.3%
	港鐵 + 輕鐵	人數	2	6	8
		百分比	100.0%	35.3%	42.1%
	巴士 + 輕鐵	人數	0	1	1
百分比		0%	5.9%	5.3%	
巴士 + 小巴	人數	0	4	4	
	百分比	0%	23.5%	21.1%	
輕鐵 + 小巴	人數	0	1	1	
	百分比	0%	5.9%	5.3%	
總數		人數	2	17	19



圖表十二：受訪在職人士每月往來居住地點及工作地點所支付的交通費



圖表十三：受訪在職人士每月往來居住地點及工作地點所支付的交通費佔每月收入比例



圖表十四：原區工作與跨區工作每月交通費比較

	人數	每月平均交通費
原區工作	55	\$222.4
跨區工作	83	\$462.6

圖表十五：原區工作與跨區工作每程交通時間比較

	人數	每程平均交通時間
原區工作	80	20.5分鐘
跨區工作	84	44.1分鐘

### 受訪在職人士工作時數及超時工作情況

每星期工作時數為50小時以上的受訪在職人士佔35.3%（圖表十六）。

每日工作時數與職業之間存在一定程度的相關：每日工作時數為10小時以上的受訪在職人士以非技術工人最多（佔36.8%），其次為服務工作人員（佔31.6%）；但在每日工作時數不多於8小時的受訪在職人士當中，亦以非技術工人最多（佔45.3%）（圖表十七）。

33.5%的受訪在職人士表示需要超時工作，而是否需要超時工作與每日工作時數之間亦存在一定程度的相關，當中以每日工作時數為8.5至10小時的受訪在職人士需要超時工作的情況最為嚴重（佔50.9%）（圖表十八），而30.4%需要超時工作的受訪在職人士沒有任何超時工作補償，而60.7%享有超時工作津貼，其餘則享有假期補償（圖表十九）。

圖表十六：受訪在職人士每星期工作時數

每星期工作時數	人數	百分比
70小時以上	12	7.2%
61-70小時	7	4.2%
51-60小時	40	24.0%
41-50小時	47	28.1%
31-40小時	22	13.2%
21-30小時	18	10.8%
20小時或以下	21	12.6%
<b>總數</b>	<b>167</b>	<b>100.0%</b>

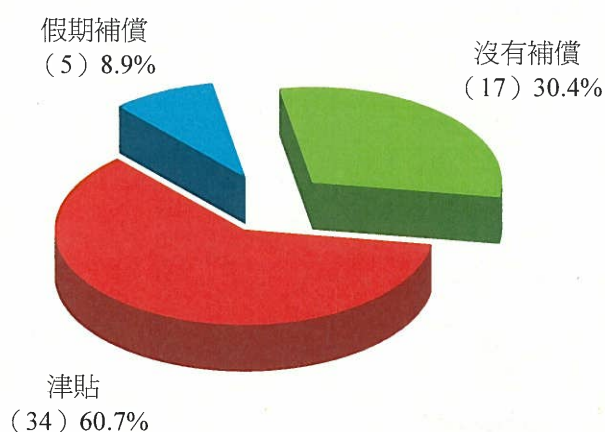
圖表十七：受訪在職人士每日工作時數與職業分佈

			每日工作時數			總數
			8小時 或以下	8.5至 10小時	10小時 以上	
職業	經理及行政人員	人數 百分比	1 1.1%	1 1.9%	0 0%	2 1.2%
	專業人員	人數 百分比	4 4.2%	3 5.7%	0 0%	7 4.2%
	輔助專業人員	人數 百分比	0 0%	4 7.5%	0 0%	4 2.4%
	文員	人數 百分比	11 11.6%	9 17.0%	0 0%	20 12.0%
	服務工作人員	人數 百分比	26 27.4%	17 32.1%	6 31.6%	49 29.3%
	工藝及有關之工人	人數 百分比	6 6.3%	3 5.7%	3 15.8%	12 7.2%
	機器操作員及裝配員	人數 百分比	4 4.2%	4 7.5%	3 15.8%	11 6.6%
	非技術工人	人數 百分比	43 45.3%	12 22.6%	7 36.8%	62 37.1%
<b>總數</b>			<b>95</b>	<b>95</b>	<b>53</b>	<b>167</b>

圖表十八：受訪在職人士是否需要超時工作

			每日工作時數			總數
			8小時或以下	8.5至10小時	10小時以上	
是否需要超時工作	是	人數	26	27	3	56
		百分比	27.4%	50.9%	15.8%	33.5%
	否	人數	69	26	16	111
		百分比	72.6%	49.1%	84.2%	66.5%
總數			95	53	19	167

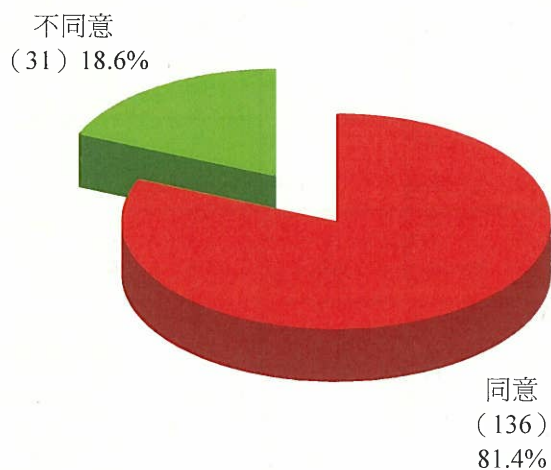
圖表十九：受訪在職人士超時工作是否享有補償



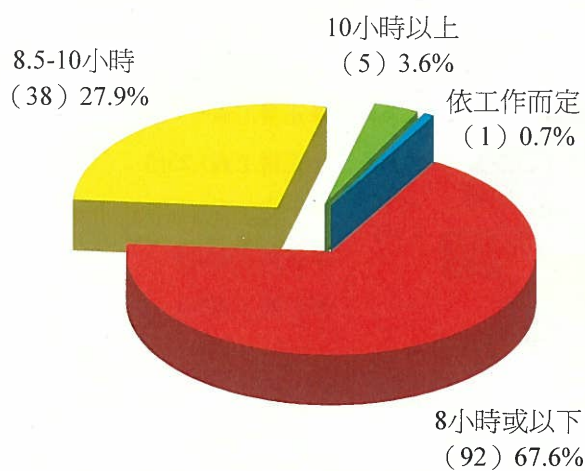
#### 受訪在職人士對管制工作時數的意見

81.4%的受訪在職人士贊成立法管制工作時數（圖表二十），當中 67.6%認為每日最高正常工作時數應不多於 8 小時，而認為該時數應為 8.5 至 10 小時的則佔 27.9%（圖表二十一）。對於管制超時工作時數，86.0%的受訪在職人士贊成每日最高超時工作時數應不多於 2 小時（圖表二十二），而 91.6%的受訪在職人士贊成立法強制僱主給予超時工作津貼（圖表二十三），當中 70.1%認為超時工作補貼應不少於正常工資的 1.5 倍（圖表二十四）。

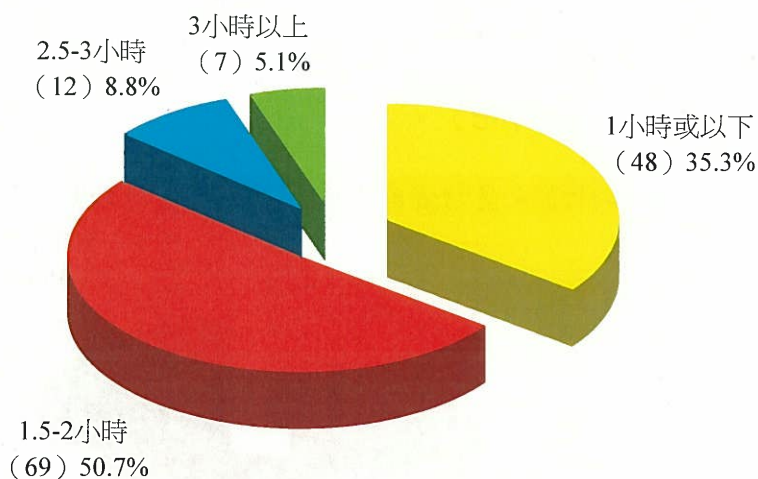
圖表二十：受訪在職人士是否贊成立法管制工作時數



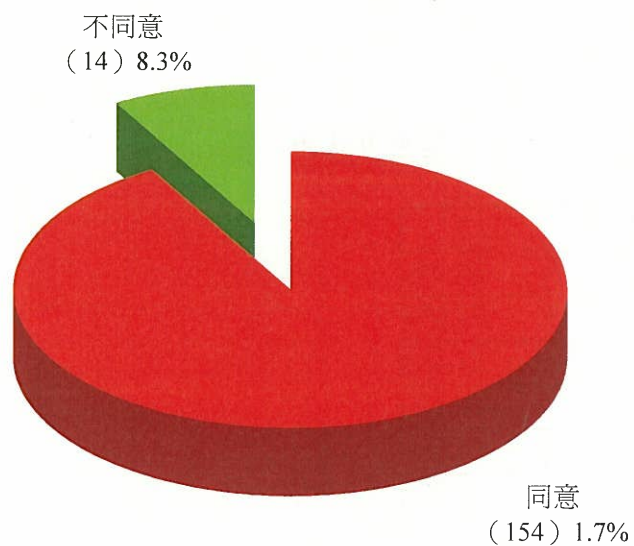
圖表二十一：受訪在職人士建議法定每日最高工作時數



圖表二十二：受訪在職人士建議法定每日最高超時工作時數

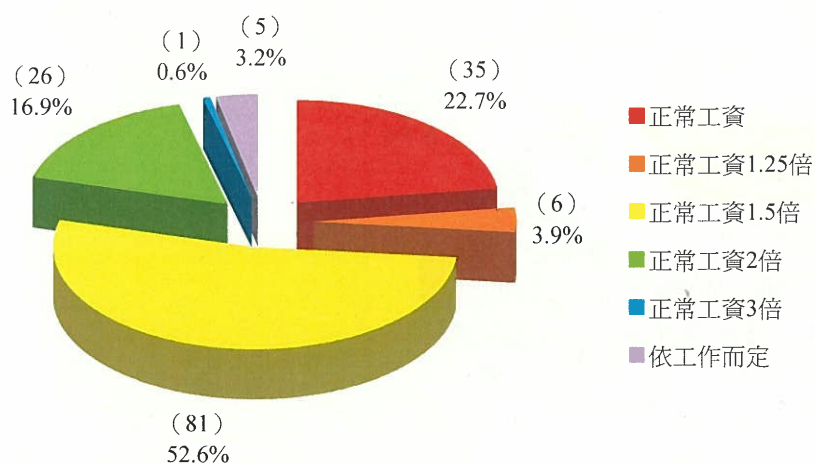


圖表二十三：受訪在職人士是否贊成立法訂立超時工作津貼





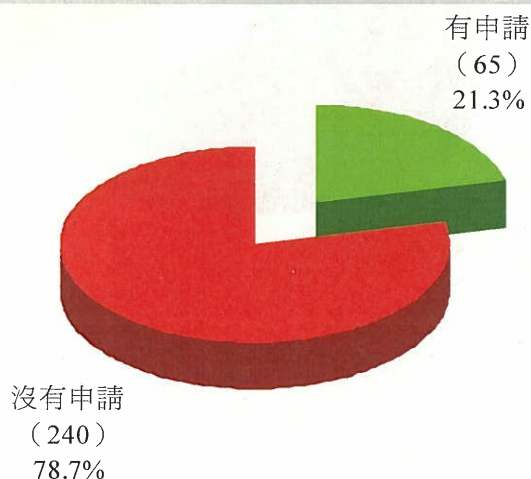
圖表二十四：受訪在職人士建議法定超時工作津貼額



受訪者對「交通費支援計劃」的意見

78.7%的受訪者沒有向「交通費支援計劃」申請津貼（圖表二十五），主要原因包括「沒有聽聞該計劃」（佔 24.2%）、「未能符合申請資格」（佔 22.9%）、「沒有需要」（佔 21.2%）及「申請程序繁複」（佔 20.4%）（圖表二十六）。對於計劃需要改善之處，40.3%受訪者認為需要延長計劃期限、33.8%認為需要放寬申請資格，認為需要增加津貼額的亦有 16.4%（圖表二十七）。

圖表二十五：受訪者有否向「交通費支援計劃」提出申請



圖表二十六：受訪者沒有向「交通費支援計劃」提出申請的原因

原因	人數*	比率*
沒有聽過計劃	58	24.2%
不符合申請資格	55	22.9%
沒有需要	51	21.2%
申請程序繁複	49	20.4%
沒有工作	21	8.8%
沒有幫助	10	4.2%
以為不符合申請資格	2	0.8%

\*受訪者可提供多於一項原因

圖表二十七：受訪者對「交通費支援計劃」的改善建議

建議	人數*	比率*
延長計劃期限	123	40.3%
放寬申請資格	103	33.8%
增加資助額	50	16.4%
增加宣傳	20	6.6%
簡化申請程序	13	4.3%

\*受訪者可提供多於一項建議

## 結果分析

### 工作時間長

本調查發現，**35.3%的受訪僱員每星期工作時數為51小時或以上**（如以一星期工作六日計算，他們平均每日工作8小時或以上）、**7.2%的受訪僱員每星期工作時數為70小時或以上**（即平均每日工作接近12小時）。此等結果與政府統計處「綜合住戶統計調查——僱員工作時數模式」專題報告的數據相符。該報告指出，在非政府機構工作的2,680,100名僱員當中，約33.2%的僱員（即889,600人）於統計前七日內工作50小時或以上、5.8%的僱員（即151,900人）更需工作10小時以上<sup>1</sup>。

本調查亦發現，**長時間工作以基層僱員最為普遍**：36.8%的「非技術工人」（如清潔工人及保安員）及31.6%的「服務工作人員」（如侍應及售貨員）平均每日工作10小時以上，「工藝及有關人員」（如建築工人）及「機器操作員及裝配員」（如司機）亦各有15.8%的受訪僱員平均每日工作10小時以上，而平均每日工作8.5至10小時的「服務工作人員」及「非技術工人」則分別佔32.1%及22.6%。此等結果亦與政府統計處的數據相符。根據上述統計處的專題報告，如按職業分類，則每日工作10小時以上的僱員比例以「非技術工人」最高，佔17.7%，其次為「服務工作及商店銷售人員」（12.3%）及「機台及機器操作員及裝配員」（9.5%）<sup>2</sup>。然而，本調查發現，平均每日工作時數為8小時或以下的僱員比例亦以「非技術工人」為最高，佔45.3%。

由此可見，三分之一受訪僱員工作時間偏長，高於國際勞工組織所建議的每星期48小時及每日8小時的工作時間標準<sup>3</sup>，這亦印證了香港人於2006年瑞士聯合銀行就全球71個城市所進行的《價格及收入》調查中，工作時間之長位列全球第三位。根據該調查，香港人平均每年工作時數達2,231小時，其中尤以基層僱員的工作時間過長問題最為嚴重，而建築工人及售貨員的平均每星期工作時數更是全球同行之冠，高達56小時<sup>4</sup>。由於大部份基層僱員為教育程度較低及年齡較長的人士，議價能力較低，以致需要接受較長的工作時間以換取就業機會。此外，近年本港經歷多次經濟逆境，僱主不斷裁員節流，原本的工作則由餘下的僱員分擔，導致僱員工作量及工作時間增加，加上現時並沒有法例禁止僱主要求18歲或以上的僱員長時間工作，而僱員為求工作，亦不惜長時間工作及無償超時工作。

調查結果亦顯示基層僱員出現「一方面有人工作時間太長、另一方面有人工作時間不足」的兩極情況，其中尤以非技術工人的情況最為嚴重；雖然受訪僱員以非技術工人最多，但調查結果在一定程度上反映非技術工人工作彈性化問題的嚴重性。

在超時工作方面，**33.5%的受訪僱員需要超時工作**，而在平均每日工作時數介乎8.5及10小時的受訪僱員當中，超過五成需要超時工作，然而，**30.4%需要超時工作的受訪者完全沒有因超時工作而獲得任何補償**。政府統計處的「綜合住戶統計調查——僱員工作時數模式」專題報告亦顯示，在超時工作的非政府機構僱員當中，高達69.3%的僱員（即494,500人）於統計前七日內的全部超時工作並沒有獲得任何補償，只有大約22.4%的僱員的超時工作是以津貼或補假形式補償<sup>5</sup>。由於本港現時並沒有法例保障僱員超時工作可獲得合理報酬，容許僱主迫使僱員無償超時工作，導致本港僱員無償超時工作的情況嚴重。

<sup>1</sup> 政府統計處，《第五十號專題報告書》，二〇〇九年三月。

<sup>2</sup> 同上。

<sup>3</sup> 見「國際勞工組織」網頁：[www.ilo.org/global/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm)。

<sup>4</sup> 見「瑞士聯合銀行」網頁：[www.ubs.com/](http://www.ubs.com/)。

<sup>5</sup> 政府統計處，《第五十號專題報告書》，二〇〇九年三月。

### 要求立法管制工作時數

在本調查中，**81.4%**的受訪僱員同意政府應立法訂明每日最高工作時數，至於具體工作時數限制，**67.6%**的受訪僱員認為每日最高工作時數應為**8小時**或以下、**27.9%**認為應為**8.5至10小時**。

在立法管制每日最高超時工作時數方面，**50.7%**的受訪僱員認為應介乎**1.5及2小時**、**35.3%**認為應不多於**1小時**。此外，**91.6%**受訪僱員同意政府應立法強制僱主提供超時工作津貼，其中**52.6%**認為津貼應為正常工資的**1.5倍**、**22.7%**認為應相等於正常工資、**16.9%**認為應為正常工資的**2倍**。

由此可見，八成以上的受訪僱員認為工作時間長及超時工作問題嚴重，因而對立法規定最高工作時數及超時工作補償具有強烈訴求。

### 交通時間長及交通費支出大

在本調查中，原區工作及跨區工作的受訪僱員各佔一半，而後者的工作地點以鄰近居住地區為主，例如居住於元朗區並需要跨區工作的受訪僱員大部份於屯門區工作，相反居住於屯門區並需要跨區工作的受訪僱員大部份於元朗區工作，至於居住於北區並需要跨區工作的受訪僱員則大部份於大埔區工作。

在交通工具方面，**50%**居住於北區的受訪僱員乘用港鐵上下班，其次為巴士（佔**27.8%**）。居住於屯門區的受訪僱員則大部份（**40%**）以輕鐵代步，其次為巴士及港鐵（分別佔**20%**及**11.1%**），而所有需要乘用多於一項交通工具的受訪僱員均以港鐵和輕鐵作為組合。至於在居住於元朗區的受訪僱員當中，**34.6%**以輕鐵作為上下班的交通工具，其次為巴士及港鐵（分別佔**30.8%**及**27.9%**），而在**17**位需要乘用多於一項交通工具的受訪僱員當中，**35.3%**以港鐵和輕鐵作為組合、**29.4%**以港鐵及巴士作為組合、**23.5%**以巴士及小巴作為組合。

根據運輸處於**2002**年所進行的交通習慣調查，香港人平均每日使用一小時上班及下班<sup>6</sup>，而中心於**2008**年**9**月所發表的「新界北區及西北區勞工狀況」調查報告亦指出，**51.2%**的受訪僱員認為花費很多時間在交通上<sup>7</sup>。在本調查中，跨區工作的受訪僱員往返居住及工作地點平均一程需要**44分鐘**，即來回需要超過**1小時**，相等於在原區工作的受訪僱員一程需要**20分鐘**的交通時間的一倍多。

與此同時，跨區工作的受訪僱員上下班的交通費為每月**\$462.6**，同樣相等於原區工作的受訪僱員每月**\$222.4**交通費的一倍多。此外，六成以上的受訪僱員每月需要花費**\$200**或以上在工作方面的交通上，**32.8%**的受訪僱員每月交通費佔其每月收入的**5.5%**至**10%**、**17.5%**為**10.5%**至**15%**，而每月交通費佔每月收入**15%**以上的受訪僱員亦有**7.3%**。根據政府統計處**2004**至**05**年住戶開支統計調查，本地住戶的交通費佔其收入**9.09%**，即住戶平均每月交通支出高達**\$1,750**，其中，每月平均用於巴士的支出為**\$352**，而用於地下鐵路、九廣鐵路及輕便鐵路的支出則分別為**\$200**、**\$79**及**\$15**<sup>8</sup>。

上述數據顯示香港僱員上下班交通時間偏長，其中以需要跨區工作的人士的情況尤為嚴重。如僱員平均每日耗時一小時或以上來往居住地點及工作地點，則其除工作時間以外每星期再減少**6小時**或以上的餘暇時間，而工作時間長的僱員將更受影響。

<sup>6</sup> 香港運輸處，《刊物及新聞公報》，《二〇〇二年交通習慣調查》。見網址：[www.td.gov.hk/publications\\_and\\_press\\_releases/publications/free\\_publications/travel\\_characteristics\\_survey\\_2002\\_final\\_report/index\\_tc.htm](http://www.td.gov.hk/publications_and_press_releases/publications/free_publications/travel_characteristics_survey_2002_final_report/index_tc.htm)。

<sup>7</sup> 天主教香港教區 教區勞工牧民中心（新界），《新界北區及西北區勞工狀況問卷調查》，二〇〇八年九月。

<sup>8</sup> 政府統計處，《二〇〇四至〇五年住戶開支統計調查》，二〇〇六年四月。



交通時間長及交通費支出大於一定程度上導致僱員不願意前往較遠的地區工作，並迫於無奈將求職範圍縮窄至居住地區或鄰近地區，就業機會及工作條件亦因而受到不利影響。此外，交通費支出佔收入的比例偏高亦大大增加僱員的生活負擔。

### 對「交通費支援計劃」的意見

根據勞工及福利局的文件，在2008年7月2日至2008年12月31日期間，「交通費支援計劃」共接獲17,718宗申請，申請者主要來自元朗區及屯門區<sup>9</sup>。然而在本調查中，78.7%的受訪者並沒有向計劃提出申請，曾經提出申請的受訪者只佔21.3%。在原區工作的受訪者當中，18.6%曾經提出申請，但需要跨區工作的受訪者當中只有15.6%曾經提出申請。

至於沒有申請的原因，**24.2%的受訪者表示並不知悉計劃、20.4%認為申請程序複雜，而18.3%則因為未能符合申請的資格**，如每月收入或個人資產總值超逾規定的限額。表示沒有需要的受訪者有21.2%。

就計劃需要改善的地方，**高達40.3%的受訪者認為政府應延長計劃的津貼期限**，而根據中心於2008年9月所發表的「新界北區及西北區勞工狀況」問卷調查的結果，同樣有接近四成（39.6%）的受訪者希望延長計劃的津貼期限<sup>10</sup>。此外，33.8%的受訪者認為政府應放寬審查資格、16.4%認為每月\$600的津貼不足夠。

雖然計劃在2008年下半年共接獲一萬七千多宗的申請，然而在沒有提出申請的受訪者中，大約兩成半對計劃並不知悉，由此可見，政府對計劃的宣傳仍需要改善。

### 申請資格

為回應各界人士對放寬「交通費支援計劃」申請資格的訴求，政府雖然在計劃的試驗期內已推出一系列的放寬措施，包括把每月收入上限由5,600元提高至6,500元，並容許在原區就業的合資格人士參加計劃<sup>11</sup>。然而，本調查的結果顯示，仍有一定比例的受訪者認為政府應進一步放寬申請資格，而中心於2008年9月所發表的「新界北區及西北區勞工狀況」問卷調查顯示，更有高達49.0%受訪者希望放寬申請資格<sup>12</sup>。對於新界區勞工而言，計劃的申請門檻似乎仍然過高，致使部份有需要的人士被摒除於計劃之外。

### 申領期限

本調查的結果亦顯示大部份受訪者認為政府應延長計劃的津貼期。由於工人需要長期工作以維持基本生活，而「交通費支援計劃」能給予他們工作上的補助。如他們只能獲得12個月的援助，津貼期屆滿之後他們將需要面對高昂的交通費用，基本生活水平難以維持。因此，在未能確保工資水平有所增長的情況之下，計劃對受助者未能發揮長期的實質支援作用。

### 津貼額

此外，部份受訪者認為\$600的津貼額不足。事實上，15.9%的受訪在職人士每月上下班交通費支出為\$600或以上，6.5%更超過\$800。

<sup>9</sup> 見《太陽報》於2009年7月29日之報導。

<sup>10</sup> 天主教香港教區 教區勞工牧民中心（新界），《新界北區及西北區勞工狀況問卷調查》，二〇〇八年九月。

<sup>11</sup> 詳見政府勞工處「交通費支援計劃」網頁：[www.tss.labour.gov.hk/gui\\_big5/whatsnew/whatsnew.html](http://www.tss.labour.gov.hk/gui_big5/whatsnew/whatsnew.html)。

<sup>12</sup> 天主教香港教區 教區勞工牧民中心（新界），《新界北區及西北區勞工狀況問卷調查》，二〇〇八年九月。

## 建議

### 立法管制工作時數

芬蘭職業健康學院一項研究發現，如僱員每星期工作超過 55 小時（即每日工作 9 小時至 11 小時），記憶力會變差，而長時間的工作虛耗，亦會增加僱員患上癡呆症的機會<sup>13</sup>。此外，長時間工作不僅增加僱員因工受傷及積勞成疾的風險，亦會導致如精神緊張、抑鬱症、肌肉及骨骼疾病、心臟病及糖尿病等問題，甚至死亡。

長時間工作除直接影響僱員的健康之外，對其家庭生活亦產生負面影響。根據香港小童群益會於 2008 年 4 月至 6 月所進行的調查，由於長時間工作，家長放在照顧子女學習和情緒上的時間，每星期不足 15 小時，而放在與子女參與閒暇活動的時間每星期只有 7.8 小時<sup>14</sup>；而基督教協基會社會服務部於 2008 年所進行的調查亦顯示，家長工作時間愈長，對親子關係所造成的負面影響愈大<sup>15</sup>。

此外，工作時間長亦防礙僱員進修以提升個人知識及技能，削弱僱員的競爭能力。因此，如立法管制最高工作時數，藉以保障僱員享有較為平衡及健康的生活模式，對個人和社會發展均會帶來益處。

根據國際勞工組織自 1930 年制訂的工作時數國際公約，每星期工作時數不應超過 48 小時及每日不應超過 8 小時。如超時工作屬必要，每日工作時數仍不應超過 10 小時，而超時工作的薪金亦不應少於正常工資的 125%。國際勞工組織制訂此等工作時數標準，旨在保障僱員享有足夠休息時間，以確保僱員在高生產力的同時亦能維持健康的心理及身體<sup>16</sup>。

現時很多國家已簽署及落實工作時數國際的條款，並已跟隨公約的規定設定有關工作時數的限制，但香港目前並沒有法例管制工作時數及強制給予超時工作補償。過去曾經有不少社會人士及團體要求政府立法設立最高工作時數，例如民主黨於 2000 年 6 月在立法會提出動議辯論，促請政府訂立法例管制工作時數，並於 2005 年 2 月向提交建議書，向政府建議訂定最高工作時數<sup>17</sup>。然而，政府一直迴避有關問題，不僅沒有就此作出任何具體的方案，甚至沒有訂出明確的討論時間表。雖然香港並非國際勞工組織成員，但香港既為一個國際都市，政府有責任制定有關工作時數的限制以保障勞工。

香港即將立法實施最低工資制度，最低工資的推行應與最高工作時數相提並論，兩者是相輔相成，缺一不可。若然只實行最低工資制度而不訂立最高工作時數，只會容許僱主不斷增加工作時間以降低工資成本。因此，只有在最低工資和最高工作時數同時推行的情況之下才能有效保障僱員的權益。此外，管制工作時數更可以創造更多就業機會，降低失業率。雖然，此舉可能增加僱主在僱員方面的成本，但在實施法定最高工作時數之後，僱員不會再因為長時間工作而影響健康及家庭生活，僱員的流失率亦會相應下降，僱主因而可節省招聘、工作調動及培訓方面的成本，最終僱主亦會獲益。

政府固然應盡快就法定最高工作時數作出具體方案，但僱主亦應履行社會責任，兼顧僱員的利益。在一個經濟發展良好的地區，企業不論規模大小，在業務發展及賺取利潤的同時亦應充分考慮其對社會、經濟及僱員等的影響，而僱員既為公司最寶貴的資產之一，企業應實施

<sup>13</sup> 見「芬蘭職業健康學院」（Finnish Institute of Occupational Health）網頁：[www.ttl.fi/internet/english/research](http://www.ttl.fi/internet/english/research)。

<sup>14</sup> 見「香港小童群益會」網頁：[www.bgca.org.hk/bgca/html/tchi/home.asp](http://www.bgca.org.hk/bgca/html/tchi/home.asp)。

<sup>15</sup> 見「基督教協基會社會服務部」網頁：[www.cubc.org.hk/index2.html](http://www.cubc.org.hk/index2.html)。

<sup>16</sup> 見「國際勞工組織」網頁：[www.ilo.org/global/lang-en/index.htm](http://www.ilo.org/global/lang-en/index.htm)。

<sup>17</sup> 見民主黨「研究及評論」網頁：[www.dphk.org/2003/research/index.asp](http://www.dphk.org/2003/research/index.asp)。

「以僱員為本」的措施，平衡僱員的利益，以保持勞資關係融洽和諧<sup>18</sup>。因此，僱主應響應管制工作時數，克盡企業社會責任。

針對本調查的結果及分析，香港僱員工作時間過長的問題嚴重，中心促請政府盡快設立管制工作時數的制度以保障僱員。根據本調查的結果及國際勞工組織的標準，中心建議：

- 一、立法規定最高工作時數為每日 8 小時及每星期六日工作日；
- 二、立法規定最高超時工作時數為每日 2 小時及每星期 10 小時；
- 三、立法規定超時工作津貼為正常工資的 1.5 倍或以上。

中心建議每日超時工作上限為 2 小時，但為免限制業務運作的靈活性，僱主可按需要增加或減少每日的超時工作時數，惟每星期的超時工作總時數仍以 10 小時為上限。

### 管制公共交通工具收費

交通費用高昂減低偏遠地區居民跨區工作的意欲，而偏遠地區（如元朗區、屯門區及北區）往往缺乏就業機會，因此不少當區居民迫於無奈接受區內薪酬待遇比較差的工作，甚或賦閒在家。

既為香港主要公共運輸機構，巴士公司及鐵路公司應履行企業社會責任，在發展業務、賺取利潤與商業道德之間作出合理平衡，並須兼顧消費者及弱勢社群的利益<sup>19</sup>。香港鐵路有限公司於 2008 年公佈的業績中，全年利潤高達 82.84 億元<sup>20</sup>，而九龍巴士有限公司的全年除稅後盈利亦高達 7,570 萬元<sup>21</sup>。因此，中心呼籲各公共交通機構不僅提供轉乘或折扣優惠，而應直接調低收費，以減輕市民的生活負擔。

保障市民利益不僅單靠機構履行社會責任，政府於監管方面亦責無旁貸。因此，政府應密切監管各公共交通機構在收費方面的增幅，並定期檢討香港的交通收費水平，防止各交通機構隨意調整收費，損害市民利益。

### 進一步改善「交通費支援計劃」

對於「交通費支援計劃」，中心建議：

#### 一、將計劃轉化為長期的支援措施

在部份偏遠新界地區如元朗區、屯門區及北區，就業機會嚴重不足，以致區內失業率一直處於偏高水平。根據政府統計處的 2006 年中期人口統計資料，元朗區、屯門區及北區的失業率分別為 7.9%、7.2%及 7.1%，均較香港整體失業率 5.8%為高，而需要於居住地區以外的地區工作的比例亦分別高達 70.4%、72.8%及 72.7%；至於收入方面，元朗區、屯門區及北區均有逾半就業人口每月個人收入少於香港整體收入中位數 \$10,000，以及逾六成家庭每月家庭收入少於 \$20,000<sup>22</sup>。

政府於 2007 年 6 月推行「交通費支援計劃」，目的在於以交通津貼為誘因，鼓勵居住於元朗區、屯門區、北區和離島的求職人士及低收入在職人士跨區工作，以減低該等地區的失業及就業不足情況。如計劃的最長津貼期限為 12 個月，有需要人士在津貼期

<sup>18</sup> 參考勞工及福利局，《立法會：勞工及福利局局長就「促使企業履行社會責任」議案的開場發言全文》，見網址：[www.lwb.gov.hk/chi/legco/20052009\\_open.htm](http://www.lwb.gov.hk/chi/legco/20052009_open.htm)。

<sup>19</sup> 同上。

<sup>20</sup> 香港鐵路有限公司，《財務概要》。見網址：[www.mtr.com.hk/chi/investrelation/financialinfo.php#02](http://www.mtr.com.hk/chi/investrelation/financialinfo.php#02)。

<sup>21</sup> 見九龍巴士有限公司網頁：[www.kmb.hk/chinese.php](http://www.kmb.hk/chinese.php)。

<sup>22</sup> 政府統計處，《香港二〇〇六年中期人口統計報告》，二〇〇七年十一月。

屆滿之後將需要面對相應增加的交通費支出，家庭生活負擔相應加重。如低收入勞工由於難以應付高昂的交通費支出而未能維持長期工作，則失業問題始終得不到改善，實在有違計劃的目的。因此，政府應因應低收入勞工的實際需要及就業情況，將交通費津貼轉化為一項長期的支援措施。

二、放寬計劃的申請及審批條件，包括提升每月收入上限至不少於**\$6,864** 及取消工作不少於**72**小時的限制

香港天主教勞工事務委員會及不少團體建議政府將最低工資水平設定為不少於每小時\$33。如以每日工作時數8小時（即中心建議的每日最高工作時數）及每月26日工作日計算，每月最低工資為\$6,864。因此，政府應調整計劃的每月收入上限至不少於\$6,864，以減輕低收入在職人士的經濟負擔。至於工作時數規限，每月不少於72小時的限制使不少以兼職或散工形式工作的勞工未能受惠，而該等勞工往往最需要援助。因此，政府應取消計劃對於工作時數上的限制。

三、接受助者往來居住地點及工作地點所須支付的最低交通費以實報實銷方式計算津貼

由於受助者的居住地點、工作地點及工作時間各有不同，往返居所及工作地點的交通途徑及交通費亦有差異。因此，政府可以接受助者往來居住地點及工作地點所須支付的最低交通費，以實報實銷方式計算津貼，此舉有助增加計劃的靈活性，並為受助者提供最適切的援助。



## 附錄：調查問卷

天主教香港教區 教區勞工牧民中心（新界）  
「新界區勞工工作時數及交通費」意見調查

你好，我係天主教勞工中心嘅訪問員，進行緊一項關於工作時數及交通費嘅意見調查，目的向政府反映新界區工人交通費支出及工作時間嘅情況，想你花幾分鐘時間提供寶貴意見。請你放心，所有資料我哋只會以不記名嘅方式紀錄，並且只會作整體分析之用。

### 甲部

- Q1. 請問你住喺邊一區？\_\_\_\_\_
1. 北區  2. 屯門  3. 元朗  4. 離島  9. 其他（問卷完成）
- Q2. 你依家有冇工作呢？  1. 有（繼續乙部）  2. 無（跳過乙部）

### 乙部

- Q3. 你喺邊一區返工？\_\_\_\_\_
- 香港島： 1. 中西區  2. 東區  3. 南區  4. 灣仔
- 九龍： 5. 九龍城  6. 油尖旺  7. 深水埗  8. 黃大仙  9. 觀塘
- 新界： 10. 大埔  11. 屯門  12. 元朗  13. 北區  14. 西貢  
 15. 沙田  16. 荃灣  17. 葵青  18. 離島
- Q4. 請問你通常搭乜嘢交通工具返工？（可選多項）
1. 港鐵  2. 巴士  3. 輕鐵  4. 小巴  5. 的士  6. 無需交通工具  
 9. 其他：\_\_\_\_\_
- Q5. 你返工選擇交通工具時，下列因素有幾重要呢？（1係完全唔重要，5係最重要）
- |                   | 1                     | 5                     |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|
| a. 交通費            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| b. 車程時間           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| c. 方便（如：就唔就腳）     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| d. 服務穩定（如：班次準唔準時） | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
- Q6. 請問你往返居所及工作地點一程需要幾耐時間？\_\_\_\_\_
- Q7. 一程需要幾錢？\_\_\_\_\_
- Q8. 你每星期返幾多日工？\_\_\_\_\_日
- Q9. 你每天嘅工作時間係幾長？\_\_\_\_\_小時
- Q10. 需唔需要超時工作？  1. 是（Q10a）  2. 否
- Q10a. 超時工作有冇補償？  1. 沒有  2. 津貼  3. 補假  
 4. 其他：\_\_\_\_\_
- Q11. 你同唔同意立法訂明每日最多工作時數？  1. 同意（Q11a）  2. 唔同意
- Q11a. 你認為正常工作時數最長應該係幾長？\_\_\_\_\_
- Q11b. 咁超時工作時數最長應該係幾長？\_\_\_\_\_

- Q12. 你同唔同意立法強制僱主提供超時工作補貼？  1. 同意 (Q12a)  2. 唔同意  
Q12a. 你認為超時工作工資應該係正常工資嘅幾多？ \_\_\_\_\_

丙部

- Q13. 你有冇申請「交通費支援計劃」呢？  1. 是  2. 否 (Q13a)

Q13a. 請問點解冇申請呢？ (可選多項)

1. 無需要  2. 不符合申請資格 (收入)  
 3. 不符合申請資格 (其他)  4. 認為沒有幫助  5. 申請程序複雜  
 6. 無聽過呢個計劃 (解釋)  7. 沒有工作  8. 其他： \_\_\_\_\_

解釋：交通費支援計劃為住係元朗、屯門、北區或離島呢四個地區有需要嘅求職人士及低收入僱員提供每月\$600嘅交通津貼，以鼓勵佢地求職及持續就業。申請資格係每月收入唔超過\$6,500、個人資產唔超過\$44,000，並且每月工作時數唔少過72小時。

- Q14. 你覺得呢個計劃有冇改善空間？ (可選多項)

1. 沒有  2. 放寬審查資格  3. 簡化申請程序  4. 增加資助額  
 5. 增加宣傳  6. 延長計劃  9. 其他： \_\_\_\_\_

丁部

- Q15. 性別 (觀察)：  1. 男  2. 女

- Q16. 你嘅教育程度係？  1. 小學或以下  2. 初中  3. 高中  4. 大專或以上

- Q17. 你嘅年齡係？

1. 18歲以下  2. 18-20  3. 21-30  4. 31-40  
 5. 41-50  6. 51-60  7. 60歲以上

- Q18. 你嘅職業係？ \_\_\_\_\_

1. 經理及行政人員  2. 專業人員  3. 輔助專業人員  
 4. 文員  5. 服務工作人員  6. 工藝及有關之工人  
 7. 機器操作員及裝配員  8. 非技術工人  9. 學生  
 10. 主婦  11. 失業/待業  12. 退休

- Q19. 每月嘅收入大約有多少？ (只問有工作的受訪者) \_\_\_\_\_

訪問已經完成，多謝！