

會員問題提問

提問人：蔡柏杰

交通提案

遊覽車車行時間過長，單一司機易造成疲勞駕駛，乘客安全堪慮～

例如：高雄到花蓮(經台北線)正常時間為6小時3分，但團內為晚間9:00高雄出發，沿途停靠義工出團的每一個縣市，隔天早上7:00到花蓮工地，往往都超過6小時，且此行程通常為單一司機夜間駕駛，且超過法定時數8小時，易造成乘客安全顧慮。

固建議1：**分流發車**或不從高雄發車，改由**嘉義以北**為出發點，縮減司機駕駛工時，維護乘客安全。

建議2：是否可請報名組報告一下歷年來從高雄（花蓮團）發車到嘉義段的義工人數是否超過5人？其中專業師父人數為幾位(歷年通常以專業師傅為乘車優先，以利工地工作順利進行)？如果專業師父佔比不高，以不影響工程進度的原則下，能否提高安全考量的占比，加以改善交通問題！

義工是寶島最重要的資產！但歷屆理事是否有把義工們當成重要團內資產？令人質疑，因為**安全就是義工唯一的資產**，也期望本屆理事會，能把義工當團內重要資產？



法規條文參考

汽車運輸業管理規則

第 19-2 條

營業大客車業者派任駕駛人駕駛車輛營業時，除應符合勞動基準法等相關法令關於工作時間之規定外，其調派駕駛勤務並應符合下列規定：

- 一、每日最多駕車時間不得超過十小時。
- 二、連續駕車四小時，至少應有三十分鐘休息，休息時間如採分次實施者每次應不得少於十五分鐘。但因工作具連續性或交通壅塞者，得另行調配休息時間；其最多連續駕車時間不得超過六小時，且休息須一次休滿四十五分鐘。
- 三、連續兩個工作日之間，應有連續十小時以上休息時間。但因排班需要，得調整為連續八小時以上，一週以二次為限，並不得連續為之。

勞動部表示，勞基法為最基本限制，全國勞工適用，各行業再由主管機關訂細節，職業大客車駕駛須同時遵守勞基法與汽車運輸業管理規則，單日工時含開車、待命，上限為12小時。

依據交通部公路總局規定，駕駛每日開車不得超過10小時、連續駕車4小時至少應有30分鐘休息、連續駕車時間不得超過6小時；即使駕駛當天工時未超過上限，但開車超時仍會遭罰；反之駕車未超時、總工時超過亦同。

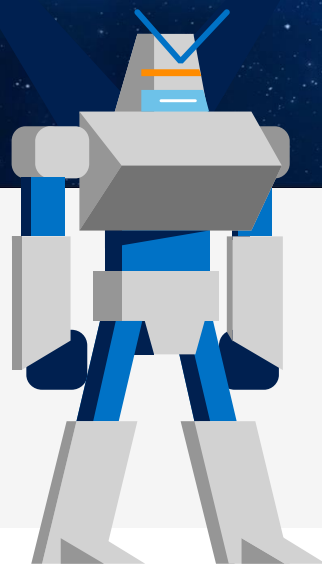
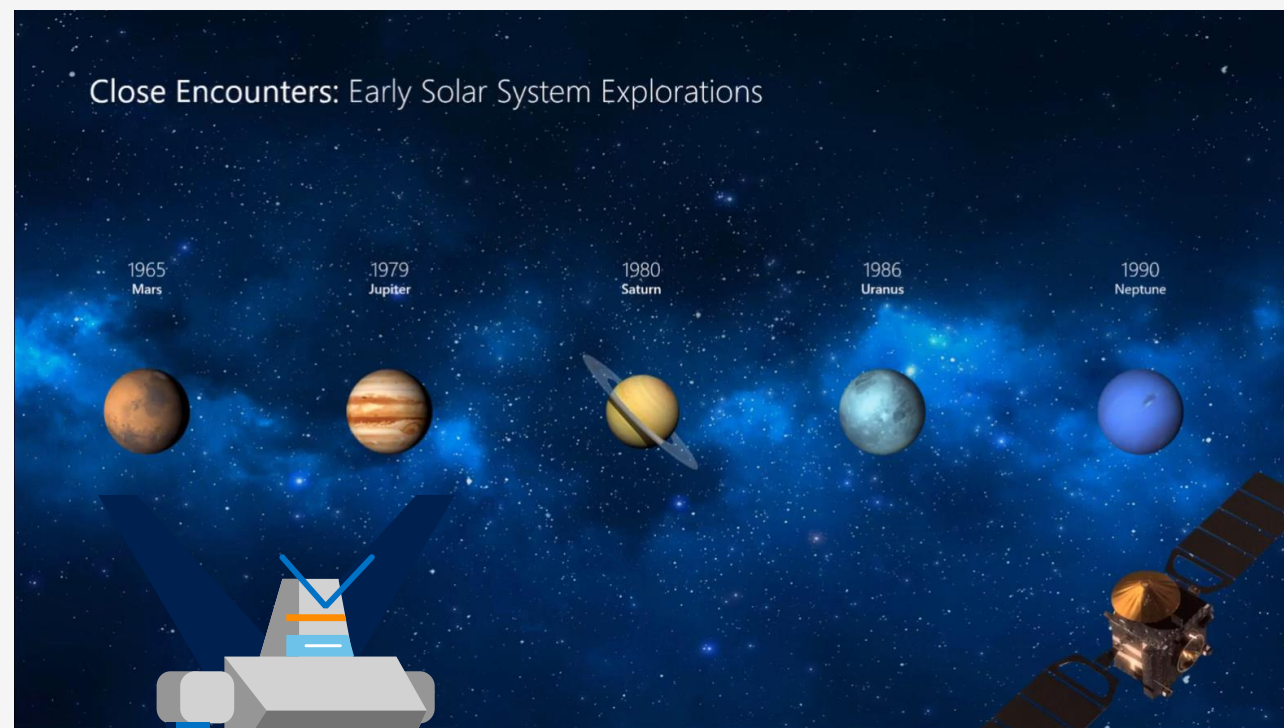
團務問題

團務公開化

世界上除了美國太空總署NASA有秘密外(但也因為機密多，也引來更多亂七八糟的揣測)，寶島義工團這幾年來有些事物也是如此，為終止大家心中的那塊不正確的思想方式(亂猜測，亂傳播)，我想公開、透明及鼓勵參與為中止團內紛亂的不二法門。舉例如下：

理事&理事長公開探勘訊息

讓有想參與的義工一同探勘或是團內重點訊息，藉由公開發表及心得分享的過程，讓義工了解整個案子從通報、談勘、訪查過程是如何進行，透明後的訊息也可以避免日後有異聲，終止謠言的傳播，也避免團內會員口「永遠只是理事會關起門來說」語傳說



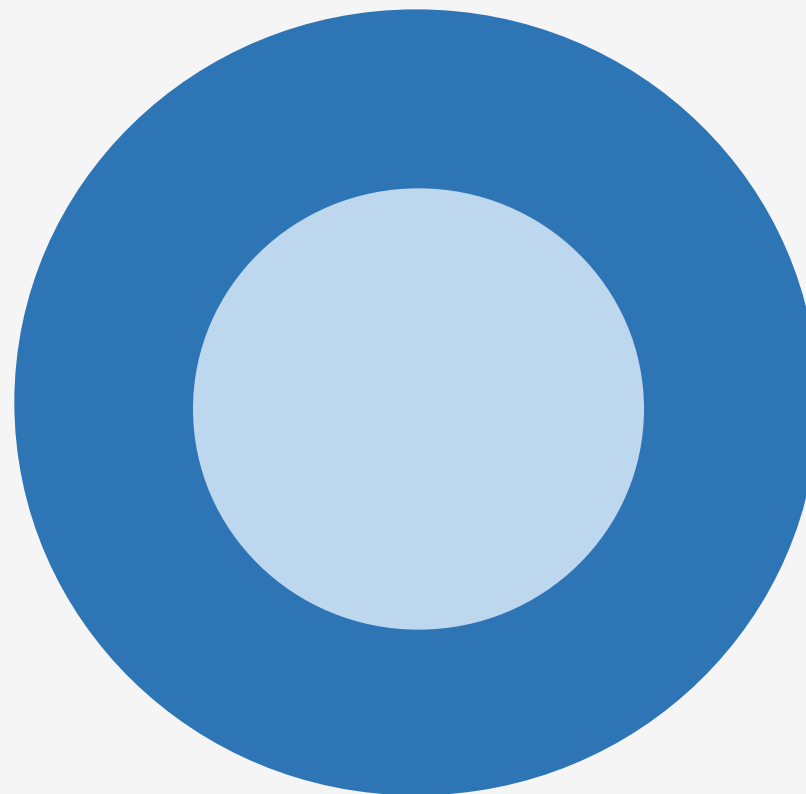
訊息明確

出團訊息要明確性

人類對於圓周率的準確度都以求到

3.14159265359。

但發現寶島的出團訊息卻無法符合義工們的需求，除了坐交通車的可以不知道工區位置外(總會到達目的地)，但自行前往的卻無法定位。官網目前都只公佈集合點，有時卻不知道工區地址，對於自行前往或是晚到的義工找不到工地，是否可比照以前公佈工地地址或是明顯座標讓自行想辦法的義工有所方向找尋。



提問結束，謝謝。