

本組合の最高機関は年次総会である。全国に450箇所の支部がおかれ、それぞれ総会に1名ないし3名の代表者を出席させることができる。

組合の執行部は委員長、財政委員のほか地区別に選出した20名の委員と婦人書記階級、駅長、営業主任、監督職員、工場監督職員および技術職員のうちから各1名ずつ選出した委員ならびに運輸委員会の他の企業すなわちロンドン運輸、道路運送、ドック・内陸水路、ホテル・食堂の各企業から各1名ずつ選出した合計30名の委員から構成される。

組合の目的は組合員の賃金、労働条件を改善しその利益を擁護するにあることは他の組合と同様である。

労使交渉制度と労使協議制度 イギリス鉄道においては経営者側と労働者側が対立の関係に立つ労使交渉制度と両者が協力関係に立つ労使協議制度が早くから設けられている。つきにこの制度の概要を述べる。

(1) 労使交渉制度 この制度はすべての職種の従業員に対し自由に選出された代表者を通じて経営者側と賃金、労働条件などについて折衝する機会を与えることを目的とするものである。労使間の交渉は19世紀の末から行われていたが、正式の機構としては、1921年鉄道法にもとづいて鉄道会社別に設けられたものが最初である。その後1935・2締結された正式協定にもとづいて4大鉄道と鉄道3労働組合の間に全国的なかつ各部門を統合した労使交渉制度が確立した。1948年運輸の国有化が行われた際もこの協定はそのまま有効として引継がれ今日に至っている。

1935・2実施の労使交渉機構の内容はつきのごときものである。

ア 賃金取得者および給料被用者(年俵752ポンド15シリングまでの者)の交渉機関

(ア) 地方業務系統別委員会(Local Departmental Committee) もっとも低い交渉段階であって、正規の雇用者50名以上を有する職場では、大人従業員側から選出される4名の委員と経営者側から選ばれる4名の委員から構成される。50名以下の職場では従業員側から2名の委員が選出される。本委員会は勤務時間、休暇、食事時間、勤務表、労働節約、安全装置、応急手当、職員に対する施設などの問題について討議する。まともな問題については段階の地区評議会に付託する。

(イ) 地区評議会(Sectional Council) 国有化当時は旧鉄道会社ごとに1組すなわち4組の評議会が設けられていたが、1950・4各鉄道管区ごとに1組すなわち6組の評議会が設けられた。各組は5つの階級すなわちA給料被用者、B機関車乗務員、C運輸・客貨車従業員、D貨物・小運送関係従業員、E線路・信号・電信従業員に区別されている。

本評議会は階級別、地域別に選出された7名ないし12名の従業員側代表と同数の経営者側代表から構成される。

本評議会の任務は地方業務系統別委員会から付託された問題の審議、賃金・労働条件に関する全国協定の地方的適用、営業・作業・能率・節約・従業員の福祉・採用に関する一般原則についての提案を審議するにある。

本評議会において決定にいたらなかった問題は最終段階である全国的交渉に付託することができる。

(ウ) 全国的交渉機構 この交渉機構のうち第1の段階は鉄道3労働組合と鉄道経営者との本部交渉である。

第2の段階は**鉄道職員全国評議会**(Railway Staff National Council)である。本評議会では第1段階である本部交渉において解決されなかった雇用者の標準給料、賃金、勤務時間その他の労働条件に関して協議し、解決できない問題は第3の段階で

ある鉄道職員全国審判所に持込むことができる。

本評議会の構成は鉄道経営者側を代表する8名の委員と労働組合側を代表する8名の委員(うち4名は鉄道従業員全国組合から、2名は機関士・機関助手連合組合から、2名は運輸給料被用者組合から指名される者)から成る。

第3の段階は**鉄道職員全国審判所**(Railway Staff National Tribunal)である。1919年設置された全国賃金局に代って1935年労使間の協定によって正式に設置されたものであって、労使間全国的交渉の最終的機関である。その任務は鉄道従業員の賃金、労働条件その他労使間の紛争に関して労使双方より事情を聴取して審判を行い、最終的の裁定を与えることである。本審判所による裁定は労使双方を拘束するが法律上の強制力はない。

本審判所の構成は3名の委員から成り、うち1名は鉄道経営者側で指名した者、1名は労働組合側で指名した者、最後の1名は経営者側と組合側の協定によって任命される者または労働大臣が任命する独立の委員で、この委員が委員長となるのである。

イ 年俵752ポンド15シリングまでの鉄道給料被用職員の交渉機関 専門職、技術職、工場監督者はA項と同一の機能をもつべつの交渉機関をもうけている。ロンドン運輸の鉄道職員および管理職員はこれと異なる交渉機関をもうけている。

ウ 年俵752ポンド15シリングをこえる鉄道被用職員の交渉機関 運輸給料被用者組合、イギリス運輸役員連盟、鉄道経営委員会の間に協定された交渉機関計画書は1950・11年俵752ポンド15シリングをこえるほう給職員に対して適用されることになった。計画書には雇用の条項と条件を交渉によって決定すること、安全・健康・福祉に関する方策を審議すること、労使双方の利益となる事項を討議すること、個人的に正規の手続を経て提出されたのち解決されなかった職員の不平を討議することなどが規定されている。

(2) 労使協議制度 この制度は労使双方に利害関係ある事項が適当な段階において協議されることを目的としたものであって、交渉制度と同様1921年鉄道法にもとづいて各鉄道会社に設けられ、1935年総合的な制度が確立した。その後1947年運輸法第97条にもとづいてイギリス運輸合同協議会(British Transport Joint Consultative Council)が設けられた。またイギリス鉄道内には交渉の範ちゅうに属さない相互に利害関係あるすべての事項を労使間に協議する協議手続が制定された。この手続によると協議は適当な段階において経営者側からも従業員側からも発議することができ、定期的開催される。協議事項の最終的決定権は経営者側にあるが、経営者側は従業員側の意見に対し、十分考慮を払い、経営者側が下した決定については実施前に前広に知らせ、実施不能または実施を不適当とする問題については必ずその理由を説明することとなっている。

つきに段階別に協議の対象となる事項の例を挙げると(ア) 駅区または操車場の段階では人事運用および制度の設定、駅構造、線路および信号施設の配置、駅施設、起重機、用品庫、小運送施設、公衆との関係、他運輸機関との関係(イ) 地区または管区の段階では多数の駅区または操車場にわたる人事運用および制度の設定、作業の新しい方式の採用、管区または地区に一般に行われている現行作業方式の変更、能率化と作業環境の改善を目的とする機関車および客貨車の設計、地区または数線区にわたる旅客および貨物列車時刻表の作成、旅客および貨物列車の定時運転(ウ) 鉄道経営委員会および管区本部の段階では(ア)または(イ)の段階における協議にかけるには不適当と認められるイギリス鉄道全体にわたる高等政策に関する事項が協議される。