せて行う2つの場合があるが，その業務の性質上通運事業者に請負わせる場合が多い。

国鉄の集貨制度が確立されたのは，昭和9・10・1特別小口扱貨物について，従来配達のみにかぎった取扱を，戸口から戸口へという鉄道貨物輸送究極の目的にそわせるため，集貨をも請負方式により開始したのがその最初である。その後幾度かの変遷はあったが，この制度は昭和24・5・25請負業務の全面的還元が断行されるにおよんで廃止されたが，昭和32・4・1から宅扱制度において復活した。(重森直樹)

しゆうかしゃ　私有貨車　国鉄において貨物の運送に使用する車両は鉄道が準備し，荷主は貨車を所有しないことが原則であるが，特殊な貨物の輸送のために，特別な構造・特殊な装置を必要とする貨車で，一般の荷主には必要のないようなものは，鉄道で準備することは運用上の円滑を欠くことがあり，また運賃もいちじるしく高くなるから，かえって荷主が準備するほうが，鉄道荷主ともに利益することがある。私有貨車とは，このように国鉄以外の者の所有する貨車で，車籍を国鉄に編入したものをいう。ただし国鉄が連絡運輸機関以外のものに貸渡した貨車も私有貨車と称しているが，これは貨車の運用上そうした方が便利だからであって，本来の意味の私有貨車ではない。

私有貨車がわが国の鉄道で初めて運転されるようになったのは明治33年で，東京浅野石油会社が自己所有の油槽(ゆそう)車をもって石油運搬を願出て，当時の鉄道作業局がこれを許可し，国鉄と会社との間に契約によって車両の保守ならびに運転に必要な諸経費の負担等を定めて，私有貨車が誕生したのである。

私有貨車の取扱に関して初めて成文的な規定が設けられたのは，明治40・9鉄運乙第970号であり，この規定では国鉄線内の運転を許可された私有貨車は，その新製に当っては国鉄車両と同様にし，その構造上の承認を受けること，その後の車両検査および修繕の事項等について明示している。その後この私有車の運転・検査・修理に関する取扱方は明治40・10・11鉄運乙第1198号および同年10・19鉄運乙第1278号をもって一部改正されているが，明治42・4・13達第2,71号で全面的な改正が行われ，この達から甲号車・乙号車によって検修上の取扱が異なって来ている。すなわち第4条に「当院(鉄道院)の過失に基因せずして私有貨車が破損したる場合には左の手続をなすべし

1　甲号表所載の私有貨車は所定の場所までこれを回送し，所有者に引渡しの手続をなすこと。ただしその修繕施行方特に依頼ありたるときは，次号同様の取扱をなすことを要す。

1　乙号表所載の私有貨車は院有車両同様の取扱をなし，その修繕費用を所有者より徴収すること。」

となっている。この規程はさらに大正7・4・1に私有貨車取扱手続として明文化され，現在の規程の根底の考え方を確立したのであるが，このとき初めて私有貨車の定義が規定され「私有貨車とは会社または個人の所有に係る貨車にして，当省の車籍に編入せるものをいう」となった。

私有貨車は国鉄の有する貨車に関する規定を適用するのはもちろん，甲号私有貨車，乙号私有貨車に分け，甲号私有貨車は車体標記番号の下に幅25mm，長さ番号と同長の白線1条を画して標示することになっている。なおこれは契約によって次表のように細分される。

検査・修繕は国鉄の負担において施行するが，つぎに掲げるものは所有者が施行する。(ただし特に委託を受けた場合はその費用を徴収し国鉄で施行できる)。

(1)　乙号の3～7までの貨車は専用タンクおよびその付属品に対する修繕。

契約種別	車種または専用種別
甲号の1	大物車
甲号の2	大物車(車輪直径730mm未満のもの)
乙号の1	揮発油，石油類，魚油，植物油，ベンゾール，か性ソーダ液，アンモニア水，クレオソート，ソフトピッチ，にがり，糖蜜，濃硫酸，発煙硫酸，濃硫酸および発煙硫酸，二硫化炭素，アルミナ，トリクレン，トリオール，亜硫酸パルプ廃液
乙号の2	アルコール，メタノール，ブタノール，アセトン
乙号の3	稀(き)硫酸，稀硫酸およびりん硫，りん酸
乙号の4	塩酸，塩酸および味液，S酸肥液，か性ソーダ液(内部ゴムライニング)
乙号の5	稀硝酸，濃硝酸，醋酸，醋酸エチル，ホルマリン，石炭酸，セメント，メタノール(アルミニウムまたはステンレス製タンクのもの)
乙号の6	液体アンモニア
乙号の7	液体塩素

(2)　甲種修繕の程度をこえた修繕。

(3)　乙号の1のタンクに取付けられた，しゃ熱装置および保温装置に対する修繕。

(4)車体外部を灰白色および黄色に塗ってある私有貨車の清掃および塗粧の補修。

私有貨車は承認を受けた場合のほか，専用種別以外の貨物を積載することはできない。また常備駅を定めてあり，空車で留置する場合は，常備駅所在の使用者の専用線内に収容しておくことが定められている。

従来の甲号・乙号の別は検査修繕の分担箇所によって区分されており，甲号は所有者・乙号は国鉄の負担で一定の年額を定めていたが，改正されて前記のようになったのであって，検査修繕に要する費用は運賃の中に含まれており，特別に徴収しないのである。所有者の都合で国鉄で施行すべき修繕を所有者が行う場合には，国鉄職員立合の下に，所有者の負担において行うことになっている。

私有貨車は昭和32・3現在で4,902両であって，車種には大物車とタンク車とホッパ車がある。大物車は主として車両メーカー，もしくは重工業会社の所有であって，自らの車両や重量物の運搬用として使用され，その数は44両にすぎない。現在の私有貨車の大部分はタンク車である。

大物車は甲号私有貨車，その他は乙号私有貨車となっている。

私有貨車の車籍編入は次の条件と手続による。

1　私有貨車の車籍編入の条件

私有貨車を国鉄の車籍に編入するには，次の条件を備えていなければならない。

(1)　私有貨車の所有者は専用線を保有していること。

(2)　運用区域によっては，私有貨車の保有を認められない場合があること。

(3)　常備駅を定めること。

(4)　車両設計が，国鉄の諸規定に抵触しておらず，かつ安全に運転できるものであること。

(5)　専用種別の変更から勘案して，ある程度恒久性のあるものであること。

(6)　国鉄との間に車両の保守，事故等の場合の措置等について契約を結ぶこと。