仕様書

1　案件名称

サンフランシスコケーブルカー譲渡

2　目的

大阪市（以下「本市」という。）は、昭和34（1959）年９月18日にサンフランシスコ市からサンフランシスコケーブルカー（以下「本物件」という。）の無償譲渡を受け（当初は永久貸与、昭和51（1976）年１月28日に本市へ所有権移転）、昭和38（1963）年６月９日から現在に至るまで、市内で展示の用に供しているところである。

しかし、本物件は長年の展示の中で老朽化が進んでいるため、有識者による多面的な評価を経て取扱いを検討した結果、本物件は「歴史的車両としての希少性」、「交流記念物としての史料性」及び「展示物としてのデザイン性」の観点から一定の価値を有するものの、その価値には「現物でなければ継承できないもの」と「現物でなくとも継承できるもの」の両方が含まれていると考えられ、現物でなければ継承できない価値の態様とそれに伴う予算・資金面の制約及び技術的・工学的な制約（修復技能者の存在・欠損部品の調達）とを総合的に考量すると、本物件の現物を本市として所有・展示し続けることはできないものの、第三者の所有物としての活用可能性を追求することとした。

以上のことから、本物件を譲受人が展示することにより、本物件の有する「歴史的車両としての希少性」、「交流記念物としての史料性」及び「展示物としてのデザイン性」における現物でなければ継承できない価値を未来へ継承していくことを目的として本物件の譲渡を実施する。

3　本物件の所在地

大阪市旭区大宮５丁目13番　学校法人常翔学園構内

4　案件内容

(1) 活用計画の策定

譲受人は、本物件の状態や設置状況を把握・分析したうえで、引取・展示を含む本物件の活用に必要な作業工程やスケジュールを記載した活用計画を策定し、本市へ提出すること。

(2) 本物件の引取

譲受人は、本物件の引渡しを受けた後、所在地から収去させることにより本物件を引き取ること。

本物件の収去に要する作業は、本物件の周囲には屋根及び柵が設置されていることにも留意しつつ、安全に十分留意して実施すること。

(3) 本物件の展示

譲受人は、本物件の有する「歴史的車両としての希少性」、「交流記念物としての史料性」及び「展示物としてのデザイン性」における価値を継承できるよう、動態展示やわかりやすい説明、イベント等の場面での使用も含め、一般人が本物件を「触れられる」又は「体感できる」方法で、本物件を展示すること。

5　説明会及び下見

本案件への参加を希望する者は、所在地で開催される説明会に必ず出席し、本物件を下見すること（日時等詳細は募集要項を確認すること。）

6　注意事項

(1) 仕様書に定めのない事項は、その都度、双方協議して定める。

(2) 契約の締結後に本仕様書に疑義が生じた場合、本市の解釈に従うこと。

7　事業担当

大阪市経済戦略局国際交流部国際交流担当

別紙

本物件　概要

1　種別　　循環式ケーブルカー搬器

2　名称　　サンフランシスコケーブルカー

3　材質　　木製（台車等は鉄製）

4　重量　　5.2トン

5　寸法　　幅6,700mm×奥行2,400mm×高さ3,500mm

6　製造年　　明治40（1907）年

7　写真



令和８（2026）年４月撮影

８　本物件が有する価値

①「歴史的車両としての希少性」の観点からの価値

ア　旅客輸送用の循環式鋼索駆動する搬器としては国内唯一である。

イ　日本に現存する明治40（1907）年製の２軸ボギー式開放型木製客車である。

ウ　他の鋼索鉄道との関連を知り、その系譜をたどるための歴史的資料となる。

エ　客車に動力がなくケーブルにも常時繋がっていないために搬器運転台の把握機構で鋼索を掴む構造は、産業用では事例があり、それを応用したことがわかる。

オ　京都市電や大阪市電と同じ特徴を有し、日本の客車のルーツの１つである。

カ　座面高が京都市電よりも低いことから、単に欧米人住民の体格に合わせたのではなく、アジア系技術者の関与が想定される。

②「交流記念物としての史料性」の観点からの価値

ア　サンフランシスコ市の象徴が寄贈されたことでアジアのどことの関係性を重視していたかがわかる。

イ　日系人に風当たりの強いサンフランシスコ市において民間セクターも関与して姉妹都市提携が締結されたことがわかる。

ウ　サンフランシスコ市がアジアからの玄関口として米国移民史を体現してきたこと、日系人排斥運動や太平洋戦争、近年の東アジア諸国との関係の複雑さといった日米中関係やアジア系移民史を考える教材になる。

③「展示物としてのデザイン性」の観点からの価値

ア　20世紀初頭のアメリカのカントリー調のデザインとして設計され、二重屋根等はアメリカ型客車の歴史的な特徴を表象している。

イ　二重屋根やオープンデッキ、ロングシート等から日本の都市内交通が米国型で発達したことがわかる。

ウ　握り棒を兼ねた雨樋は、現代車両のように車体内部には隠されておらず、モダンデザイン以前の足し算による構成的デザインである。

エ　構成部品が多いことから、合理化・洗練されるモダンデザイン以前に安価で豊富な労働力である移民を用いたモノづくりがされていたことが推測される。

オ　車体には、職人の手描きで路線名等が表現されており、デジタルフォントでは味わえない趣きがある。

カ　妻引戸脇柱の装飾的木彫や側窓、側肘掛けは、車体の雰囲気を和らげたり、室内に潤いを与えたりする工夫がされている。

キ　現代に至るまで街を同じ印象の車両が走ることが、その街の歴史と文化を表象し続け、観光資源・資産として重要な役割を果たしていることがわかる。