

登録有形文化財(建造物)
帯解駅本屋保存活用計画



令和6年12月

奈良市

目次

第1章 計画の概要

- 1. 計画の作成・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2. 文化財の名称等・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 3. 文化財の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 4. 文化財保護の経緯・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
- 5. 保護の現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
- 6. 計画の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18

第2章 保存管理計画

- 1. 保存管理の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・ 20
- 2. 部分及び部位の設定と保護の方針・・・・・・・・ 21
- 3. 管理計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
- 4. 修理計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29

第3章 環境保全計画

- 1. 環境保全の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・ 30
- 2. 区域の区分と保全方針・・・・・・・・・・・・・・・・ 30
- 3. 防災上の課題と対策・・・・・・・・・・・・・・・・ 30

第4章 防災計画

- 1. 防火対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31
- 2. 耐震対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
- 3. その他災害対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33
- 4. 地域との連携協力・・・・・・・・・・・・・・・・ 33

第5章 活用計画

- 1. 活用の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
- 2. 公開計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
- 3. 活用計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
- 4. 実施に向けての課題・・・・・・・・・・・・・・・・ 35

第6章 整備計画

- 1. 整備の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36
- 2. 整備計画の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36
- 3. スケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38

第7章 保護に関する諸手続き

- 1. 登録有形文化財に関する諸手続き・・・・・・・・ 39
- 2. その他の諸手続き・・・・・・・・・・・・・・・・ 40

第1章 計画の概要

1. 計画の作成

- (1) 計画作成年月日 令和6年(2024)12月26日
(2) 計画作成者 奈良市

2. 文化財の名称等

- (1) 名称 帯解駅本屋
(2) 員数 1棟
(3) 構造及び形式 木造平屋建、瓦葺、建築面積112㎡
(4) 建設年代等 明治31年(1898)／大正15年(1926)・昭和40年代改修
(5) 所在地 奈良県奈良市今市町248-2他
(6) 文化財の区分 登録有形文化財（建造物）
(7) 登録基準 一 国土の歴史的景観に寄与しているもの
(8) 登録年月日 令和4年6月29日
(9) 登録番号 第29-0334号
(10) 所有者 奈良市
(11) 所有者住所 奈良県奈良市二条大路南一丁目1番1号
(12) 文化庁解説文 奈良市南郊の木造駅舎。切妻造平入棧瓦葺。東正面と北面に庇を廻す。外壁は真壁造漆喰仕上、腰竖板張。北から待合室、事務室、休憩室を並べ、小屋組はキングポスト・トラスと和小屋併用。地方駅舎として標準的な規模で、私鉄が整備した明治期駅舎として貴重。



3. 文化財の概要

(1) 立地

帯解駅が位置する帯解地域は、奈良市南郊にある東西に長い地域である。地域の中心の集落には、帯解寺や帯解駅が、地域の西には記紀に記載の「和珥池」と伝える廣大寺池や荘園遺跡として知られる池田荘跡などが残り、田園風景が広がる。地域の東にはベンシヨ塚古墳や奈良市指定文化財の五つ塚古墳群、奈良県指定有形文化財の圓照寺圓通殿などがあり、豊かな歴史を伝える。

帯解駅は奈良駅を起点に、京終駅、帯解駅、と南へ延びるJR桜井線の駅である。



帯解駅・帯解地域位置図



帯解駅周辺地図

(2) 沿革

奈良盆地東縁を南北に結ぶ奈良・桜井間の鉄道建設は、明治27年(1894)初瀬鉄道に認可され、明治30年(1897)には前年に京都・奈良間を開通させた奈良鉄道が引き継ぎ、明治31年(1898)5月に京終・桜井間が、翌32年10月には奈良・京終間が開通した。明治38年(1905)関西鉄道に合併したが、その翌年の鉄道国有法制定を受け、明治40年(1907)国有化された。

現在の帯解駅本屋は開業当時の建物で、建物に取り付けてある建物財産票にも「明治31年4月」とある。廣瀬広中『帯解町郷土誌』（帯解郷土研究会、昭和28年、昭和56年再版）には国有化以降の変遷が掲載されている（注1）。これによると、国有化時点では、「事務室」「待合室」「駅長官舎」を一体に設けていたとみられるが、大正9年(1920)に「湯呑場」が併設された後、大正15年(1926)8月から11月にかけて行われた「大改築工事」で駅長



建物財産票「明治31年4月」

官舎が分離され、さらに同年12月から翌昭和2年(1927)1月まで「浴場改築工事」が行われた。本屋に接続して建つ下り線ホームの上家(旅客上家1号)と、上り線ホームの待合所(旅客上家2号)も、「大改築工事」に合わせて設置されたとみられる(注2)。

その後、昭和40年代頃に新建材を用いて改装され、昭和55年(1980)の桜井線電化を経て、昭和59年(1984)には無人駅となった。

注1 帯解駅にて駅勢要覧を抜き書きしたとある。以下主要事項を抜粋して掲載する。

明治四〇、一〇 国有引継駅舎、事務室、待合室、駅長官舎連続一切

大正 九、一二 湯呑場併設せらる。

大正一五、 八 駅舎大改築工事着手せらる。

大正一五、一一 全工事竣工駅長官舎分離せらる。

大正一五、一二 浴場改築工事着手せらる。

昭和 二、 一 全工事竣工せらる。

注2 旅客上家1号は、JR西日本の資料に昭和元年(1926)建設とみえる。旅客上家2号は建物財産票に大正15年(1926)12月とある。

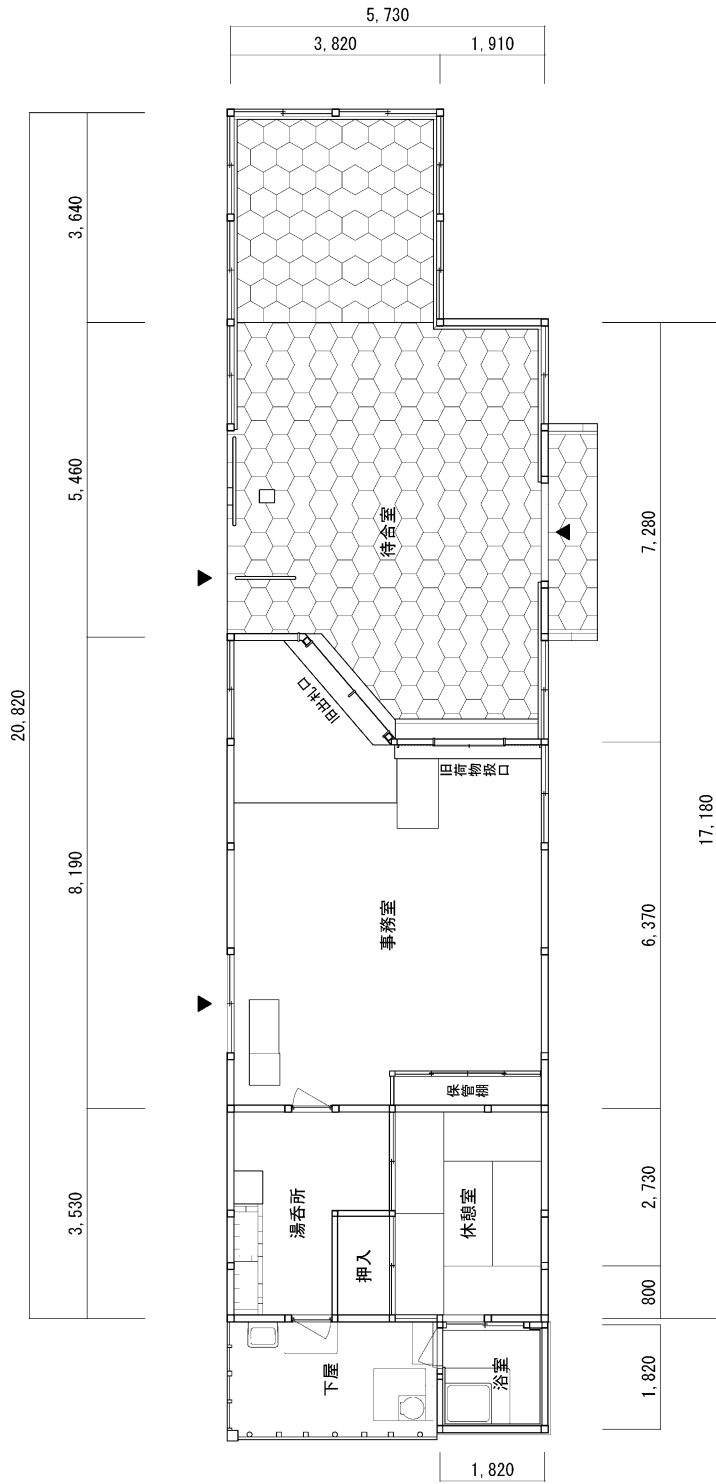
(3) 建造物の概要

帯解駅本屋は、東面して建つ木造、平屋建、切妻造、棧瓦葺の駅舎である。桁行17.2m(9間半)、梁間5.7m(3間)の主体部の北妻西寄りに、桁行3.6m(2間)、梁間3.8m(2間)の張出部が付く構成で、南端0.8m(半間)は屋根を一段低くする。正面と北面には銅板葺の庇を廻す。外壁は漆喰塗に腰縦板張りを基調とする。待合室以外の窓はほとんどを板で塞ぐ。

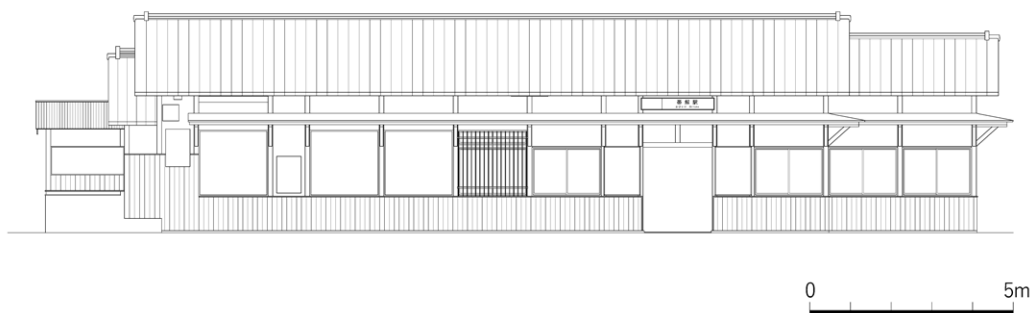
平面は、北側を待合室、中央を事務室、南側西半を湯呑所、東半を6畳の休憩室とする(注3)。壁、天井、建具はほとんど新建材で改装している。待合室正面の出入口は現在開放とするが、内側に石製の敷居が残り、かつて引分戸が入っていたことがわかる。待合室のコンクリート土間には亀甲型の目地が入る。待合室・事務室境は現在すべて壁となっているが、東側の旧手小荷物扱口にコンクリート製の荷物受渡台が残り、西側の旧出札口は待合室側に張り出す。事務室には、南面東半に保管棚があり、西面北端の窓に木製建具が残る。

小屋組は、キングポストトラスと、梁上に束立ての和小屋を併用する。

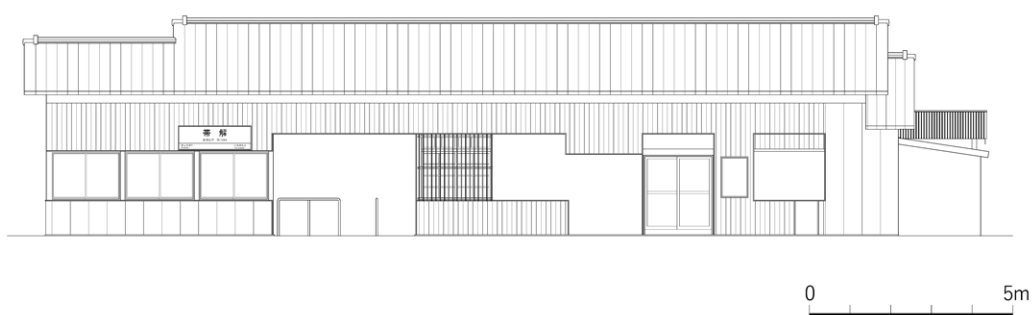
注3 室名は後述の昭和5年鉄道省工務局通達「小停車場本屋標準図」によった。



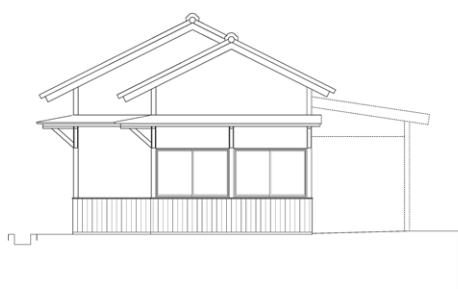
平面図



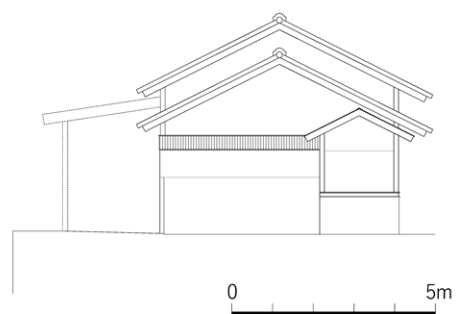
東立面図



西立面図



北立面図



南立面図



全景

東から



全景

南東から



正面詳細

北東から



庇詳細

南東から



南西面

南西から



西面

西から



西面詳細

南西から



北面

北から



待合室

南東から



待合室

北から



事務室

南から



事務室

北西から



湯呑所

北から



休憩室

北東から

(4) 変遷

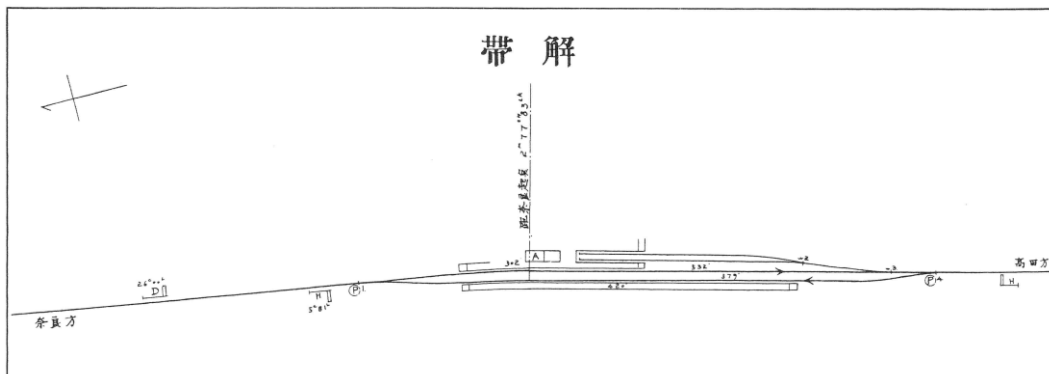
改造が大きく、不明点や疑問点も多いが、確認できた資料や痕跡等から次のように推定される。

[当初の姿]

明治43年の『管内各停車場平面図（関西線）』（西部鉄道管理局運転課）（注4）に掲載の構内平面図は建物を長方形に描くので、当初は北側張出部はなかった可能性がある（注5）。また、屋根が一段低い南端半間は昭和40年代頃の増築である。

以上を除く桁行9間分のうち、北から3間は中央にトラスを入れた大空間で、当初から待合室であったとみられる。南側6間は細かく間仕切し、小屋組は和小屋とする。中央東側の南北2間半、東西1間半には棹縁天井の痕があり、事務室か一ニ等待合室とみられる。その西側と、次の1間半は、小屋裏が煤けており、吹抜であったことがわかる。西側を事務室等、東側を駅長官舎の炊事場と推定しておく。南端2間には3畳間4室分の棹縁天井の痕があり、駅長官舎の居室や駅員の休憩室等にあてていたのであろう。明治41年(1908)に奈良で行われた陸軍演習の写真集『特別大演習写真帖』（小川写真製版所、明治42年）には南妻外観が写った写真が掲載されており、南面に窓があり木製とみられる庇が付いていたことがわかる（注6）。

なお、大正9年(1920)の湯呑場併設についての詳細は不明である。



『管内各停車場平面図（関西線）明治四十三年一月現在』明治43年(1910)



景光ノ近附(突米千四約方南長奈)場車停解帶分十四時九前午日二十月一十

『特別大演習写真帖』明治42年(1909)

※撮影は明治41年

「十一月十二日午前九時四十分帯解停車場（奈良南方約四千米突）附近ノ光景」

[大正15年大改築工事]

大正15年(1926)には、官舎の機能を他所に移し、建物中央を広い事務室に改めてその南面東半に保管棚を設け、南側1間半を湯呑所と休憩室とするなど、ほぼ現状のような平面に改造したとみられる。ただし、待合室・事務室境の状況は判然としない。間仕切の変更に伴い、和小屋の梁下に添わせて新たに補強材を挿入し、事務室北側にトラスを入れるなど、小屋組も補強している。北側張出部は一二等待合室であったとみられるが(注7)、当初のものでなければ、この時の増築と考えられる。全室に天井を張っており、北側張出部と事務室の天井裏には煙突を通した痕が残る。



北から

中古トラス(T15)

当初梁(M31)

向こう側の面(南面)に棹縁天井の廻縁を造り出す(棟から東側(=左側)のみ)。

中古補強梁(T15)

上下の梁はボルトで緊結。

当初土壁痕

この奥は当初の天井の痕跡がない部分で、野地等が煤ける。

中古天井(T15)

当初梁(M31)

下方の色の濃い部分は棹縁天井の廻縁を造り出している部分。

中古補強梁(T15)

この面に棹縁仕口あり



当初土壁痕(棟通り)

当初梁(M31)

向こう側の面(北面)に棹縁天井の廻縁を造り出す(棟から東側(=右側)のみ)。

棟通り補強材(T15)

中古梁(T15)

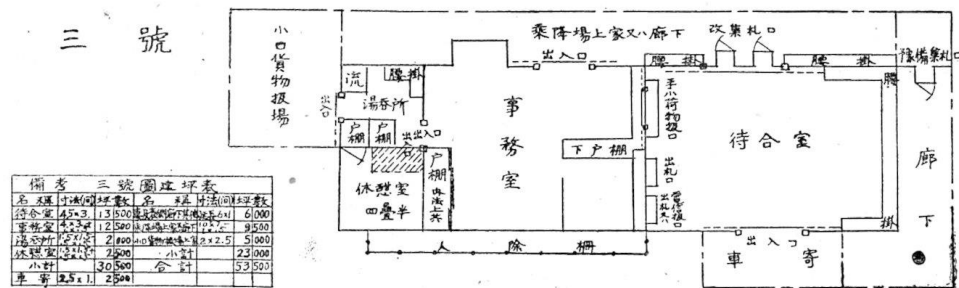
棟通り両脇の補強材を受ける(束は受けない)。

当初棹縁仕口

南から

上下の梁を緊結するボルト

このように、大正15年の工事は、「大改築工事」と記されるとおり、建物全体にわたる大規模な工事であったとみられる。平面は、大正7年(1918)5月達第616号「小停車場本屋標準図」の平面とよく似ており、官舎を分離して当時の標準的な平面に改造したものと考えられる。



大正7年(1930)「小停車場本屋標準図」三号図
(『線路及停車場』鉄道学会、昭和2年、昭和4年第三版)

[戦後～現在]

昭和40年代頃には、内装を新建材で改装し、南端半間を増築した。待合室・事務室境の間仕切はこの時現在の形状になったとみられる。4畳半だった休憩室は6畳となった(注8)。

昭和55年(1980)の桜井線電化に伴う改修もあったと思われるが、詳細は不明である。昭和59年(1984)の無人化以降、待合室以外の窓をほとんど塞いだ。平成19年(2007)頃には屋根を葺き替えた。

建築後、概ね以上のような経過をたどったと考えられる。新建材による改修が目につくものの、当初材や大正15年改修時の材料をよく残す。

注4 奥田晴彦『関西鉄道史』(鉄道史資料保存会、平成18年)所収。

注5 帯解駅と同様の形状である京終駅は、建物形状どおりに張出部を描く。

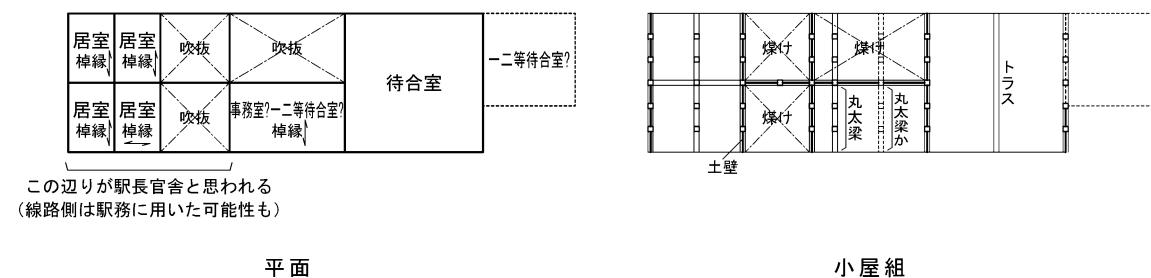
なお、帯解駅の図では、建物を南北に区分し、北側に本屋を示す「A」の表示を付しており、表示のない南側が駅長官舎を示す可能性がある。ちなみに、京終・桜井間では、帯解駅と同規模の樺本、丹波市、柳本、三輪の各駅も同様で、規模の大きい京終、桜井の各駅は建物全体を本屋とする。

注6 本屋の南西には小規模な建物が写っており、駅長官舎に接続する便所の可能性がある。

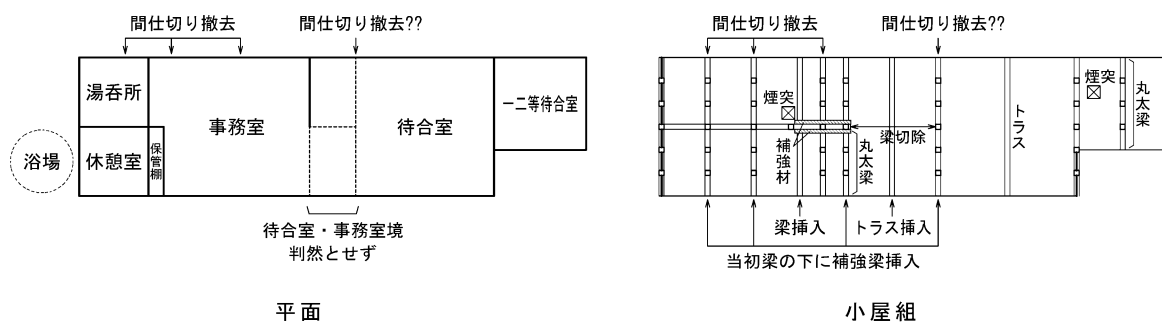
注7 地元では貴賓室と伝えるが、正規の貴賓室とは考えられない。近くの圓照寺で皇族・文秀女王(天保15年(1844)～大正15年(1926))が門跡を務めていたことや、明治41年(1908)の陸軍大演習の際に明治天皇が奈良から帯解まで汽車を利用したことなどから生じた俗称であろう。

注8 休憩室南に接続する現在の浴室もこの時のものと考えられる。

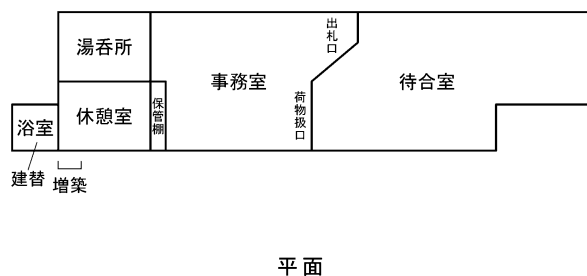
明治31年(1898)建設当初



大正15年(1926)



昭和40年代頃



推定変遷図

(5) 評価

帯解駅本屋は、明治後期に私設鉄道により建設され、国有鉄道法制定に伴う国有化を経て、大正末に鉄道省により改築された駅舎である。明治後期の私設鉄道の駅舎の姿を知る資料であるとともに、大正期以降鉄道省によって整備された標準的な地方駅舎の姿を留めている。近代における鉄道の発展の歴史を伝える建物としても価値が認められる。

4. 文化財保護の経緯

当建物が所在する帯解地域においては、平成28年度(2016)に奈良市教育委員会と（一社）奈良県建築士会が協働で歴史的建造物の分布調査を実施し、地元住民向けに調査成果の報告会を開催、報告書（注1）を作成した。この調査が、当建物が歴史的建造物として認識されるきっかけの一つとなった。

他方、近年老朽化が進むJR駅舎の維持管理が全国的に課題となる中で、奈良市は平成29年(2017)に西日本旅客鉄道株式会社（以下、JRという。）から京終駅舎（明治31年建設）の無償譲渡を受け、平成29年度から30年度にかけて整備工事を実施し、平成31年(2019)2月に「京終駅観光案内所」として開所した。

帯解駅舎についても存続が危ぶまれる中、駅舎の保存・活用を望む地域住民は、令和元年(2019)8月に「JR帯解駅舎保存・活用プロジェクト」を立ち上げ、同年10月に奈良市教育委員会文化財課に建物の歴史的価値を明らかにするための調査を依頼するとともに、翌11月には奈良市に駅舎保存の要望書を提出した。これを機に保存についての検討がなされることとなった。

同年11月に行われた文化財課による調査の結果、建物は、明治31年(1898)に建設され、大正15年(1926)の大改築工事を経て、現在に至っていることが明らかとなった。保存・活用プロジェクトでは、令和2年(2020)7月に保存・活用の基本的な考え方をまとめた『JR帯解駅舎保存・活用計画』を市とJRに提出、翌8月には「帯解駅舎保存・活用の会」に改組して、保存が実現した後の管理運営までを見据えた組織体制を整えた。

市では、保存・活用の会からの要望と文化財調査の結果をふまえ、建物をJRから取得し、登録有形文化財として登録を受けた上で整備する方針を固めた。令和3年(2021)7月に建物が市に無償譲渡されたことを受け、同年10月、市教育委員会は県教育委員会を通じて文部科学大臣に登録有形文化財に登録するよう意見具申書類を提出した。令和4年(2022)3月の国の文化審議会での答申を経て、同年6月29日に「帯解駅本屋」として文化財登録原簿へ登録された。

文化財としての価値が認められた一方で、戦後の新建材による改修で全体的に意匠が損なわれており、耐震性能も不十分であることなどから、市では保存・活用に向けて整備を行う方針である。

注1 『平成28年度 奈良市内における近世近代の歴史的建造物の掘り起こしによる地域活性化事業 帯解地域歴史的建造物調査報告書』（一般社団法人奈良県建築士会発行、平成29年3月）

・帯解駅舎保存・活用の会の取り組み

令和元年に帯解地域の住民を中心として発足した帯解駅舎保存・活用プロジェクトを改組する形で、令和2年(2020)8月29日、帯解駅舎保存・活用の会が設立された。

保存・活用の会は、帯解駅舎の保存・活用をおこない、帯解地域の活性化及びまちづくりに貢献することを目的とし、駅舎の保存整備に向けた奈良市との協議・調整活動や、普及啓発活動等を行っている。駅前にぎわい市を定期的に開催するほか、駅舎の保存整備に関する講座やフォーラム、交流サロンを市と共催で開催。駅舎内の掲示物の作成や駅前案内板の整備にも取り組んでいる。



奈良市教育委員会との共催で実施した「文化財登録記念『帯解駅舎の歴史とこれから』講演会 & 現地見学会」の様子（令和4年9月25日開催）

5. 保護の現状と課題

（1）保存管理の現状と課題

破損状況

基礎や軸部については、土台や柱足元の腐朽、継手や仕口の弛緩などが生じていると想定される。屋根は平成19年(2007)頃に葺替えられてから間もないこともあり、目立った破損はみられない。造作は、前述のとおり新建材による改修が目立つほか、休憩室では床組が腐朽し天井は脱落している。天井裏には壁土あるいは葦土がかなり堆積している。また、豪雨時には待合室南東隅への浸水がしばしばみられる。



休憩室の天井の脱落



天井裏の状況

改変状況

建物は、明治31年(1898)の建築後、大正15年(1926)に大きく改造され、さらに昭和後期以降に改造されている。軸部・小屋組等の基本的な構造は大正15年改造時の状態を概ね留めている。しかし、昭和後期以降の改造により、壁や天井には合板が張られ、建具はアルミサッシになるなど、造作に新建材が多用され、出札口や荷物扱口は壁で塞がれるなど、外観・内部とも木造駅舎本来の姿が損なわれている。



塞がれた荷物扱口（左）と出札口（右）



アルミサッシなどの新建材の多用

管理状況

建物は令和3年7月、JRから奈良市が譲り受け、奈良市が管理している。ただし、駅舎としての機能を廃止するわけではなく、鉄道事業に必要な設備は従前のまま存置されており、それらはJRが管理している。敷地はJRが所有している。JRと奈良市は、建物・鉄道設備・敷地について文書による合意に基づいて管理にあたっている。

課題

破損箇所の修理、木造駅舎らしい姿の回復、JRとの調整が課題となる。

（2）環境保全の現状と課題

現状

帯解の町並みは、奈良と桜井を南北に結ぶ旧街道（上街道）と、郡山と五ヶ谷を東西に結ぶ旧街道（郡山街道・五ヶ谷街道）に沿って、東西約1km、南北0.2～0.4km程の範囲に形成されている。旧街道が交わる四つ辻が地区の中心で、帯解駅はそこから南西100m程の位置にある。桜井線は上街道から西に80m程離れて並行するが、町並みが形成されている場所は周囲に広がる農地より高いため、線路は切通しとなっており、郡山街道は線路上では橋（今市跨線橋）となる。なお、昭和38年（1963）頃暗渠化されたが、郡山街道沿いを菩提山川が西流しており、切通しでは逆サイフォン式の水路で線路の下を通して（注1）。

本屋は、橋の東詰から南の線路沿いに続く南北道路（市道南部第524号線）に東面して建つ。道路は駅前で15m程の幅員があり、交通量は少なく、本屋正面南寄りにやや高い樹木が2株あり、駅前道路の向かい側には植え込みがあって、駅前広場の観を呈する。

桜井線は単線であるが、帯解駅は上り列車と下り列車が行き違う交換駅であるためホームは相対式で、北側に跨線橋（帯解駅こ線橋）がある。下り線ホームには、本屋に接続して上家（旅客上家1号）があり、跨線橋脇に便所がある。上り線ホームには待合所（旅客上家2号）がある。線路が上り線と下り線に分かれる区間には、40～50m間隔で門型架線柱が立つ。かつては本屋南側に貨物用の引込線があったが、昭和40年代頃に廃止され、跡地はコインパーキングや駐輪場となっている。

切通しの線路、郡山街道の橋、駅前の南北道路、相対式ホーム等は、明治以来の本屋周辺の状況を継承する。ただし、現在の橋は昭和61年（1986）のものである。旅客上家1号・2号は、本屋の大正15年改築に合わせて設置されたもので、その後改修を受けている。駅構内の跨線橋

は、昭和5年(1930)の設置後、昭和19年(1944)に金属供出のため撤去され、昭和54年(1979)に再設置された。現在の便所はCB造で同年の建て替えである。昭和55年(1980)の電化に伴い架線柱が設置された。

注1 この逆サイフォン式水路は煉瓦造で、今市跨線橋の南脇にある。鉄道建設当初のものとみられる。

課題

当建物周辺に存在する次のような物件の修景や管理等が課題となる。北側の架線柱は当建物北面のけらばや庇と干渉する位置に立てられており、直接悪影響を及ぼしている。また、便所については、整備後はJRから譲渡を受けて当建物と一体的に管理する予定であるが、それ以外の物件についてはいずれも当建物と所有者・管理者が異なるため、各所有者・管理者の理解と協力を得る必要がある点も課題である。

便所	JR から奈良市に譲渡予定
アスファルト舗装、ガードレール、	奈良市（市道所管課）
雨落溝、フェンス、旅客上家、ホームのベンチ、融雪器制御盤、架線柱、跨線橋等	JR
電話ボックス	NTT
樹木、植え込み	奈良市（市道所管課）、JR、地域住民
観光案内板	地域住民



上家



同左



便所



跨線橋



駅前道路



同左

(3) 防災の現状と課題

防火

現在建物内での火気使用はないが、整備後に活用するにあたり火気を使用する可能性がある。駅前道路には防火水槽が備えられているが、消防設備は事務室内の消火器のみで、自動火災報知設備が未設置であり、万一の火災の際に早期対応することが困難である。火災を早期発見し対応できるよう、自動火災報知設備の設置について検討する必要がある。また、火災時の対応についての体制が定まっていないため、地域住民・JR・奈良市の三者の間での通報・初期消火体制を整備する必要がある。

駅構内には、当建物の他に、上家（旅客上家1号）、便所、跨線橋、待合所（旅客上家2号）がある。上家は当建物と接続するため、当建物と一体的に防火対策を行う必要がある。便所と跨線橋は非木造建築のため、燃焼性は低い。待合については木造建築で燃焼性が高いが、規模が小さく、向かいのホームに建つという立地上、当建物への影響は大きくないとみられる。ただし強風時などには注意が必要である。

西側の家屋密集地との間には線路が、東側の家屋密集地との間には広い駅前道路があるため、延焼のおそれは大きくない。ただし、建物正面南側には樹木が生育しており、落葉などが延焼性を増幅する可能性がある。

当建物は平屋で、東西の住宅地より低地に位置し、周囲に当建物より高い電柱もあって、落雷のおそれは大きくない。

最寄りの消防署は奈良市消防局中央消防署南部分署で、およそ1.5kmの距離にある。

耐震

令和4年度(2022)に実施された耐震診断により、『極めて稀に発生する大地震によって「倒壊する可能性が高い』』と判定されており、耐力壁の偏りや、柱・梁接合部の耐力が低いこと、桁面の水平構面の耐力が低いことなどが指摘されている。利用者の安全確保のため、文化財の価値を損なわない方法での耐震補強等が必要である。

その他

待合室、ホームにJRにより防犯カメラが設置されているが、無人駅であり、管理者が不在であるため、機械警備等の導入や防犯カメラ、見回り等の体制について検討が必要である。

建物正面南寄りに樹木が生育しており、強風・暴風時の枝折れや倒木により建物に損害が出る可能性がある。

計画区域では土砂災害や水害は想定されていない。

課題

以上のとおり、次のような点が課題となる。

- ・ 防火 自動火災報知設備をはじめとする防火設備の設置、防火体制の整備
- ・ 耐震 耐震補強
- ・ その他 機械設備の導入も含めた防犯体制の整備
樹木の適正な管理

(4) 活用の現状と課題

現状

令和3年(2021)にJRから奈良市が譲り受けて以降も、従前通り無人駅としての使用を継続しており、市の施設としての利活用は行っていない。外観や待合室は常時公開されている状態であるが、「(1) 保存の現状と課題」の項で述べたとおり、昭和後期以降の改造で新建材が多用され、窓口も塞がれていることなどから、明治大正期の木造駅舎としての文化財的価値が公開活用されているとは言い難い。JRの鉄道用機器がある事務室と、事務室を経由しないと出入りできない湯呑所・休憩室・浴室は非公開である。また、「(3) 防災・防犯の現状と課題」の項で述べたとおり、耐震性能が大きく不足していることが判明している。

市の施設としての整備後は、帯解駅舎保存・活用の会に管理運営を担ってもらう方針となっている。

課題

保存管理上の課題である破損箇所の修理、木造駅舎らしい姿の回復は、文化財としての価値を公開活用する上での課題でもある。加えて、市の施設としての利活用にあたっては、次のような点が課題となる。

- ・ 市の施設としてどのような用途とするか。
- ・ 事務室への出入口がホーム側にしかなく、湯呑所・休憩室には事務室を経由しないと入ることができない。
- ・ 昭和後期以降の改造により事務室の床面に段差がある点は、室内を利活用する上での課題となりうる。
- ・ 耐震補強。
- ・ 設備の整備。
- ・ JRとの調整。
- ・ 帯解駅舎保存・活用の会との調整。

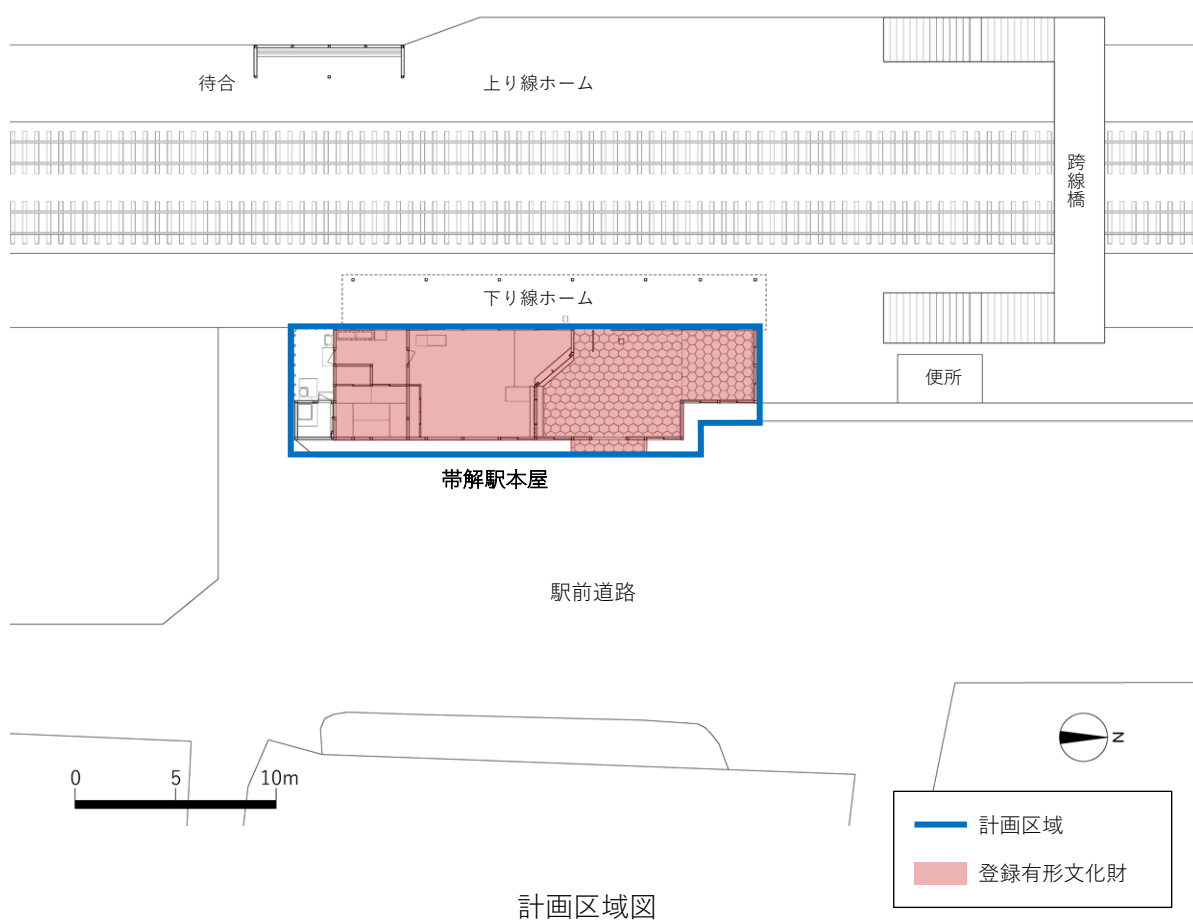
6. 計画の概要

(1) 計画の区域

登録有形文化財に登録されている帯解駅本屋の範囲を計画区域として設定する。

建物以外は管理主体が異なるため計画区域には含めないが、明治31年（1898）の建設当初からの一体的な空間を形成している駅前道路、ホーム、線路は将来にわたって維持されと考えられ、周辺環境が大きく変わることは想定されない。

なお、整備後に本屋と一体に市が管理する予定の便所については、必要に応じて本計画において言及することとする。



(2) 計画の目的

帯解駅本屋の文化財としての価値をふまえ、保存・活用の現状と課題を整理した上で、保存・活用の基本的な考え方や方針を定め、具体的な取り組みを進めていくための指針とする。

(3) 基本方針

- ・明治大正期の木造駅舎としての姿を将来に伝えるため、引き続き駅舎として使用しながら保存・活用を図る。
- ・全体に昭和40～50年代の新建材による改修が目立つため、本来の姿に回復する整備を行って、顕現させた文化財としての価値の公開・活用を図る。
- ・無人駅であり、駅舎としては必要以上の規模となっているため、地域住民や来訪者の交流拠

点・活動拠点となる公共施設として整備し、新しい機能を付与することで、建築物としての利活用を図る。

- ・これらを通じ、多くの人々に将来にわたって永く親しまれ、豊かな社会の構築に寄与する建物として、保存・活用を図る。

(4) 計画の概要

本計画は、以下の6項目について定める。

①保存管理計画

保存管理の基本方針を定め、これに基づいて、「部分」「部位」ごとの保護の方針と、管理及び修理の計画について定める。

②環境保全計画

建物とその周辺を対象に、建物を良好な状態で保存するために必要な周辺環境の保全方針を定める。

③防災計画

防火・防犯・耐震・その他想定される災害から建物とその利用者を守るための方針を定める。

④活用計画

活用の基本方針を定め、これに基づいて公開及び活用の計画を定めるとともに、計画の実施に向けた課題を示す。

⑤整備計画

保存管理計画と活用計画をもとに整備の基本方針を定め、これに基づいて、環境保全計画や防災計画もふまえた整備の計画について定める。

⑥保護に関する諸手続き

保存・活用に伴い文化財保護法その他の法令に基づき必要となる手続きを整理する。

第2章 保存管理計画

1. 保存管理の基本方針

当建物は、明治31年(1898)に建設された後、大正15年(1926)に大改築工事が行われ、さらに昭和40～50年代の改修を経て、現在に至っている。昭和40～50年代の改修の際には新建材が多用されており、現在は木造駅舎としての本来の姿が損なわれている。したがって、昭和40～50年代の改修より前の姿に復旧し、木造駅舎らしい姿を回復する必要がある。

復旧年代は、明治31年の建設当初か大正15年改築時のいずれかを目標とすることとなる。保存と活用のそれぞれの観点から両者を比較すると、次表のとおり整理できる。

区分	明治31年	大正15年
保存	明治後期に私鉄が建設した地方駅舎としての価値が明確になる。 ただし、当初は細かく間仕切りされていたと考えられるものの、詳細は判然としない部分が多く、どこまで復原可能かは未知数である。 また、現在大正期に付加された材が多く残るが、それらは撤去することになる。	明治後期に私鉄が建設した後、国有化を経て、鉄道省が大正期の標準的な駅舎の形式に整備した地方駅舎の姿がよみがえり、鉄道発展の歴史を物語る建物となる。当時の姿は概ね明らかで、現状と同様の構成であったことが判明している。 また、大正期の材もそのまま存置できる。
活用	現在の事務室部分は当初は4部屋に間仕切りされていた可能性がある。したがって、小さな部屋が多くなるため、市民が集会するような活用は難しくなる。 他方、間仕切りが増えるため、耐震上は有利である。	事務室は、出札口の一画が簡単に間仕切りされていた可能性があるが、その他に間仕切りはないため、当初復原の場合より多人数での利用が可能となる。 他方、耐震補強は難しくなる。

明治31年の当初の姿への復旧は、明治の駅舎としての価値が明確になり、耐震補強上も有利であるが、旧状が判然としないため不確定要素が多く、細かく間仕切りされるため活用上の制約も多くなることが予想される。他方、大正15年の姿への復旧は、耐震補強は難しくなるものの、明治の私鉄駅舎が国有化され、大正期に鉄道省により標準的な駅舎として整備された建物の歴史を、部材とともに伝えることができ、活用上も有利である。

以上により、木造駅舎らしい姿の回復にあたっては、昭和40～50年代以降の新建材を撤去し、大正15年の姿への復旧を図ることを基本方針とする。

なお、大正15年から昭和40年代までの間に小規模な改修があった可能性もあり、それらについての検討も必要であることに留意する。

2. 部分及び部位の設定と保護の方針

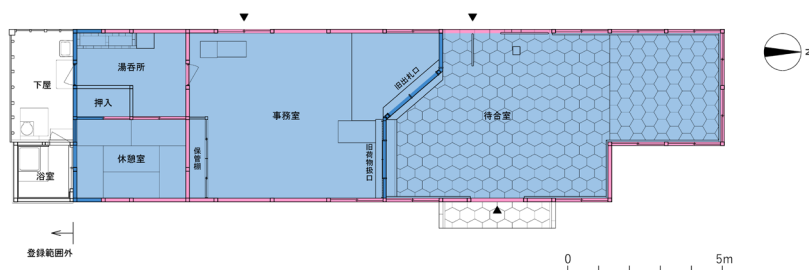
基本方針をふまえ、部分及び部位を設定して保護の方針を定める。

(1) 部分の設定と保護の方針

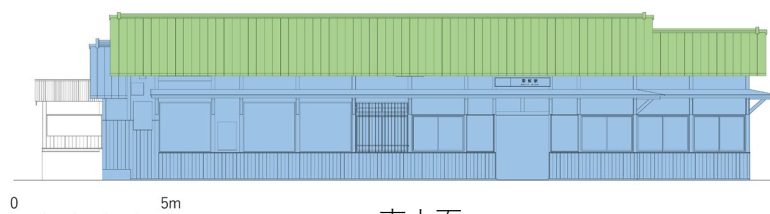
〈部分〉とは、建造物の構造体（各柱筋）・屋根・外装（各面）・内装（各部屋）を単位とする区分を指す。ただし、昭和40～50年代に増築された南端半間は、それらの単位に関わらずひとつの部分とする。各部分を保存・保全・その他に設定し、各々について保護の方針を定める。

区分	内容	保護の方針
保存部分	旧状がよく保存されている部分。	現状を維持する。
保全部分	昭和40～50年代以降の改修を受けているが、旧状を踏襲している部分。	現状を維持する。
その他部分	昭和40～50年代以降の改修により旧状が改変されている部分。	大正15年改築時の姿に復旧する。ただし、南端半間及び湯呑所・休憩室については、利活用等をふまえて検討する。

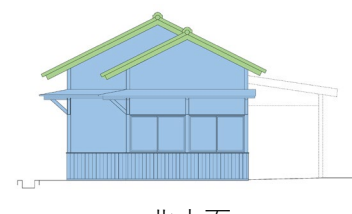
構造体は旧状がよく保存されており、保存部分とする。ただし、昭和40～50年代に改められている待合室・事務室境はその他部分とし、大正15年改築時の姿への復旧を図る。屋根は平成19年頃に葺き替えられているが、棧瓦葺から棧瓦葺への葺き替えであるため保全部分とし、現状を維持する。外装や内装は全体に昭和40～50年代以降の改修を受けているためその他部分とし、大正15年改築時の姿への復旧を図ることを基本とする。ただし、湯呑所・休憩室については利活用等をふまえて検討する。南端半間もその他部分とし、利活用等をふまえて検討する。



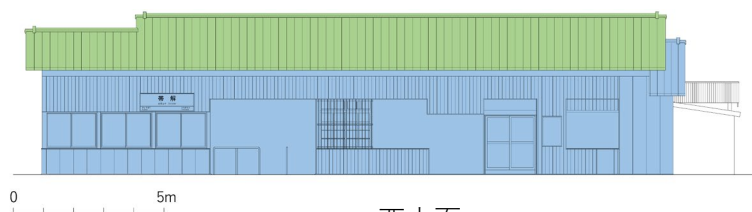
部分設定図（構造体・内装）



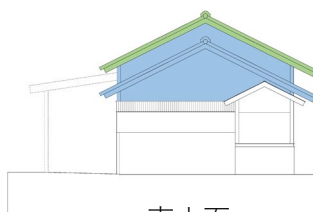
東立面



北立面



西立面



南立面

部分設定図（屋根・外装）

(2) 部位の設定と保護の方針

〈部位〉とは、一連の部材等（室内の壁面・床面・天井面・窓及び窓枠等）を単位として設定される区分で、各部分は各部位により構成される。部位の区分を、基準1～5に設定し、各々について保護の方針を定める。

区分	内容
基準1	材料自体の保存を行う部位。主要な構造に係る材・当初の部材等。
基準2	材料の形状・材質・仕上げ・色彩の保存を行う部位。 定期的に材料の取り替え等を行う補修が必要な部位。
基準3	主たる形状及び色彩を保存する部位。活用又は補強等のため変更が必要な部位。
基準4	意匠上の配慮を必要とする部位。復旧が望ましい部位。
基準5	所有者等の自由裁量にゆだねられる部位。

部位設定表

部分		部位	仕様等	基準	備考
構造体	保存部分	軸部	柱、桁等	基準1	
構造体（待合室・事務室境）	その他部分	軸部	柱等	基準5	旧位置に復旧
屋根	保全部分	屋根	葺瓦葺	基準2	
		樋	塩ビ	基準4	
外装（各面とも）	その他部分	造作材	敷鴨居、庇等	基準2	
		壁	漆喰塗	基準2	
		壁	新建材（漆喰塗・腰縦板張の上に張る）	基準4	漆喰塗・腰縦板張に復旧
		壁（元開口部）	新建材（開口部を塞ぐ）	基準4	開口部を復旧
		建具	新建材	基準4	木製建具（ガラス入）に復旧
		庇屋根	銅板一文字葺	基準4	元スレート菱葺か
		設備類	駅名表示、照明、分電盤、配管等	基準4	
内装（待合室・事務室）	その他部分	造作材	保管棚	基準1 基準2	土台は基準2
		壁	漆喰塗・腰縦板張	基準2	
		壁	新建材（漆喰塗・腰縦板張の上に張る）	基準4	漆喰塗・腰縦板張に復旧
		壁（待合室・事務室境）	新建材	基準4	出札口・荷物扱口を復旧

		建具（事務室・湯呑所境、保管棚）	新建材	基準4	木製建具に復旧（事務室・湯呑所境はガラス入）
		天井	新建材（棹縁天井又は格天井の下に張る）	基準4	棹縁天井又は格天井に復旧
		床（待合室）	亀甲目地入りモルタル土間	基準1 基準2	摩耗が大きい部分や後世の補修部分は基準2
		床（事務室）	モルタル土間	基準2	
		設備類	鉄道用機器、照明、配管等	基準4	
内装（湯呑所・休憩室）	その他部分	造作材	内部敷鴨居、押入等	基準5	利活用等をふまえて検討
		壁（湯呑所）	新建材	基準5	利活用等をふまえて検討
		壁（休憩室）	漆喰塗	基準5	利活用等をふまえて検討
		建具（湯呑所・休憩室境、押入）	新建材	基準5	利活用等をふまえて検討
		天井	新建材（棹縁天井の下に張る）	基準4	棹縁天井に復旧
		床（湯呑所）	モルタル土間	基準2	
		床（休憩室）	畳敷	基準5	利活用等をふまえて検討
		設備類	照明、配管等	基準4	
南端増築部	その他部分	全て		基準5	利活用等をふまえて検討

屋根：保全部分

屋根
： 桟瓦葺
： 基準 2



樋
： 塩ビ
： 基準 4

外装：その他部分

庇屋根
： 銅板一文字葺
： 基準 4

建具
： 新建材
： 基準 4



構造体：保存部分

軸部
： 柱・桁等
： 基準 1

壁（元開口部）
： 新建材
（開口部を塞ぐ）
： 基準 4

壁
： 新建材
（腰縦板張の上に張る）
： 基準 4

壁（元開口部）
： 新建材
（開口部を塞ぐ）
： 基準 4

設備類
： 分電盤、配管等
： 基準 4



建具
： 新建材
： 基準 4



壁（元開口部）
： 新建材
（開口部を塞ぐ）
： 基準 4

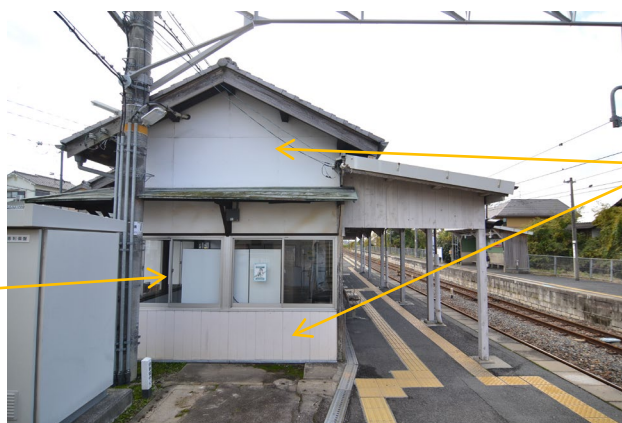
壁
：漆喰塗
：基準 2

造作材
：鴨居、庇等
：基準 2



設備類
：駅名表示、照明
：基準 4

建具
：新建材
：基準 4



壁
：新建材（漆喰塗・
腰縦板張の上に張る）
：基準 4

内装（待合室）
：その他部分

床
：亀甲目地入り
モルタル土間
：基準 1、基準 2



構造体：保存部分

軸部
：柱等
：基準 1

壁
：新建材（漆喰塗・
腰縦板張の上に張る）
：基準 4

天井
：新建材（棹縁天井又は
格天井の下に張る）
：基準 4

壁
：新建材（漆喰塗・
腰縦板張の上に張る）
：基準 4



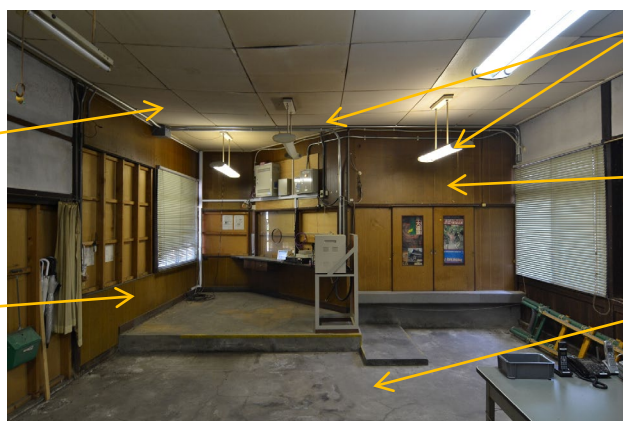
壁（待合室・事務室境）
：新建材
：基準 4

設備類
：鉄道用機器
：基準 4

内装（事務室） ：その他部分

天井
：新建材（棹縁天井又は
格天井の下に張る）
：基準 4

壁
：新建材（漆喰塗・
腰縦板張の上に張る）
：基準 4



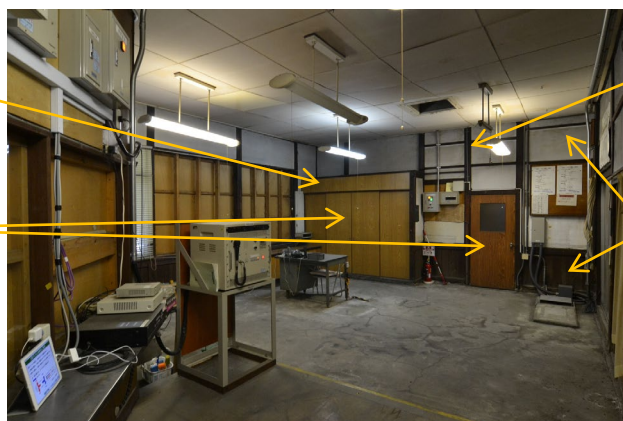
設備類
：照明、配管等
：基準 4

壁（待合室・事務室境）
：新建材
：基準 4

床
：モルタル土間
：基準 2

造作材
：保管棚
：基準 1、基準 2

建具
：新建材
：基準 4

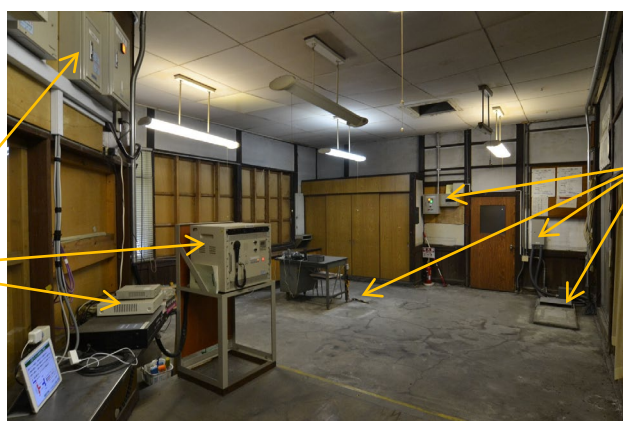


構造体：保存部分

軸部
：柱等
：基準 1

壁
：漆喰塗・腰縦板張
：基準 2

設備類
：鉄道用機器
：基準 4



設備類
：鉄道用機器
：基準 4

内装（湯呑所）
：その他部分

南端増築部
：基準 5



設備類
：照明
：基準 4

壁
：新建材
：基準 5

床
：モルタル土間
：基準 2

南端増築部
：基準 5



設備類
：配管等
：基準 4

建具
：新建材
：基準 4



設備類
：鉄道用機器
：基準 4

建具
：新建材
：基準 5

南端増築部
：基準 5

内装（休憩室）
：その他部分

天井
：新建材（棹縁天井
の下に張る）
：基準 4

南端増築部
：基準 5



設備類
：照明
：基準 4

構造体：保存部分

軸部
：柱等
：基準 1

建具
：新建材
：基準 5

建具
：新建材
：基準 4

造作材
：内部敷鴨居、
押入等
：基準 5



壁
：漆喰塗
：基準 5

床
：畳敷
：基準 5

3. 管理計画

(1) 管理体制

現在は奈良市観光経済部奈良町にぎわい課が管理しており、整備工事も奈良町にぎわい課の下で実施する。

竣工後は観光経済部観光戦略課が所管し、管理・運営は地元の住民団体である帯解駅舎保存・活用の会が担う予定である。本屋と便所以外の駅施設や鉄道用機器は竣工後もJRが管理するため、市及び保存・活用の会は、適宜JRと連絡調整を図りながら管理・運営にあたる必要がある。具体的な管理体制は竣工までに検討する。

なお、駅前道路については、JRが土地を所有するが、市道となっており、奈良市土木管理課及び道路維持課が管理している。

(2) 管理方法

現在奈良町にぎわい課では、待合室の清掃を週2回委託により実施している。JRも定期的に巡回しており、監視カメラも設置している。今後、以下に示すような項目について、竣工後の活用方法や管理体制もふまえて管理方法を定める。

保存環境の管理

清掃・整頓に関する事項、日照・通風の確保に関する事項、蟻害・虫害・腐朽防止に関する事項、風水害に関する事項、等

建造物の維持管理

基礎、床下、外壁、内壁、床・天井、屋根・雨樋、建具、金具類、等

4. 修理計画

現在の建物は、新建材を多用した昭和40～50年代の改修で木造駅舎としての本来の姿が損なわれているため、文化財として保存・活用を図る上では、破損箇所を修理するだけでなく、昭和40～50年代の改修より前の姿に復旧する必要がある。

さらに、耐震性能が不足し、照明・コンセント・空調・給排水設備等も未整備の状態であるなど、活用面からの整備も必要である。

そこで、保存と活用の両面から必要となる整備計画について、第6章に記すこととする。

第3章 環境保全計画

1. 環境保全の基本方針

建物周辺は管理主体が異なるため計画範囲には含めていないが、正面側の駅前道路、背面側のホームや線路等、基本的に明治以来の空間構成が継承されており、今後もその状態が保全されると考えられる。建物正面の樹木については、大きくなりすぎないように適切に管理してもらう必要がある。歴史的景観にそぐわない物件については、補修や更新の際などに修景してもらうことが望ましい。できるだけこうした点に配慮してもらえよう、各管理主体の理解と協力を得ることに努める。

なお、北側の架線柱については移設が望ましいが、長期的な課題として将来に委ねる。

2. 区域の区分と保全方針

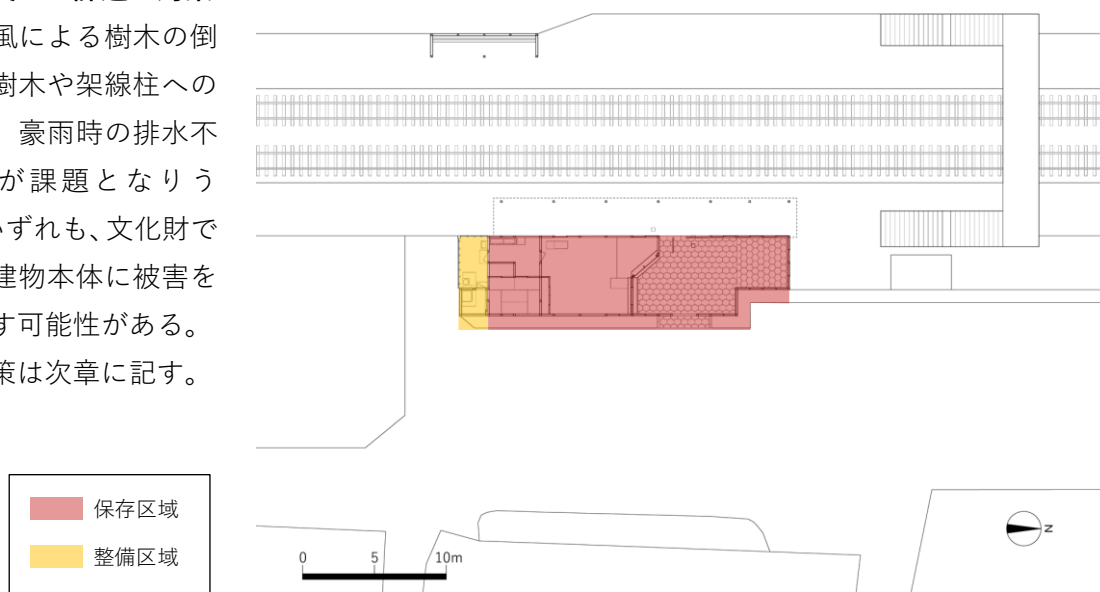
計画区域及びその周辺を、文化財の保存と周辺環境の保全の観点から、次のとおり区分する。

区分	保全方針
保存区域	基本的に当建物が建つ範囲とし、正面の雨落溝内側を含む。文化財そのものとして保護する区域。
整備区域	当建物南側に接続する浴室・下屋の範囲。文化財登録の範囲外であり、第2章「2. 部分及び部位の設定と保護の方針」で設定した「その他部分」と併せ、撤去や整備について利活用等をふまえて検討する。
※区域外	駅前道路やホーム・線路の状態は今後も維持されると考えられる。便所は、当建物の整備にあわせて修景の上、適切に管理する。建物正面の樹木は適切に管理してもらう必要がある。歴史的景観にそぐわないその他の工作物等についても、できるだけ修景してもらうことが望ましい。道路・駅施設の管理や文化財の保存・活用に必要な場合を除き、新たな工作物等の設置は想定されない。

3. 防災上の課題と対策

強風による樹木の倒木、樹木や架線柱への落雷、豪雨時の排水不良等が課題となりうる。いずれも、文化財である建物本体に被害を及ぼす可能性がある。

対策は次章に記す。



区域区分図

第4章 防災計画

1. 防火対策

(1) 防火管理体制

当建物は消防法に定める防火管理者の選任義務がない防火対象物であるため、防火管理者は定めない。市及び地域住民による対応が可能な防火体制を整える。

(2) 防火管理区域の設定

本保存活用計画で定める防火管理区域は、登録有形文化財建造物の防火のために配慮が必要とされる区域とし、第1章「6. 計画の概要(1) 計画の区域」で定めた計画区域と同範囲とする。

(3) 防火環境の把握

防火環境について、第1章「5. 保護の現状と課題(3) 防災の現状と課題」で述べた現状をふまえて把握する。

(4) 予防措置

防火管理区域内における火災の発生を防ぐため、予防措置について以下のとおり定める。

ア 防火設備の設置

消火器を設置する。自動火災報知設備、機械警備、消火設備の導入を検討する。避雷針やSPDなど避雷設備の導入について検討する場合は、近接する樹木や架線柱への落雷も想定する。設備を設置する際には、文化財の価値を損なわないよう留意する。

イ 火気などの管理

火気を使用する場合は目を離さないようにし、後始末を確実に行う。冬季の暖房器具などは安全装置機能のついたものを使用し、周辺の整理や使用後の消火確認を行う。建物内での喫煙は禁止する。

ウ 可燃物の管理

可燃物の除去及び整理整頓を徹底する。

エ 電気火災の防止

電気火災や漏電火災を防ぐため、コンセント周辺の清掃や電化製品の定期的な点検を行う。

(5) 火災発生時の対応

火災を発見した場合は、直ちに消防へ通報するとともに、安全を確保した上で初期消火活動や延焼防止に努める。

関係者の連絡網をあらかじめ作成し、火災発生時には速やかに関係者に連絡を行う。

2. 耐震対策

(1) 耐震診断結果

令和4年(2022)に実施した耐震診断結果・所見については以下のとおり。

§ 1. 診断結果・所見

(1) 診断結果

階	方向	上部構造評価点	判定
2	X		
	Y		
1	X	0.24	倒壊する可能性が高い。
	Y	0.19	倒壊する可能性が高い。

X方向:南北方向、Y方向:東西方向

上部構造評価点	判定
1.5以上	倒壊しない。
1.0以上～1.5未満	一応倒壊しない。
0.7以上～1.0未満	倒壊する可能性がある。
0.7未満	倒壊する可能性が高い。

(2) 総合所見(診断者としてのコメント)

1. 調査結果

- 明治31年(1898年)開業の駅舎である。
- 改修履歴は不明であるが、南側の浴室・下屋が増築され、外壁補修・屋根瓦葺き替えの補修工事が行われていると推測する。
- 屋根は桟瓦葺き、外壁は土壁塗りであり、「重い建物」として計算した。
- 1階屋根裏架構の調査写真があり、以下の確認ができた。
 - 柱・梁接合は耐力が低いカスガイ金物を中心であった。
 - 梁と梁の接合部は大入れ蟻掛け＋羽子板ボルト接合を確認した。
 - 火打梁は無いと考えられる。
 - 目視では梁構造材の腐朽箇所は確認されなかった。
- 筋かいの確認できなかったため、外壁は土塗り壁として計算した。
 - 土塗り真壁であり、壁厚さは7～9cmと算定した。
 - 窓開口を含む外壁は、垂れ壁＋腰壁(土壁)として計算した。
 - 以前の改修により開口部を塞いだ外壁も垂れ壁＋腰壁(土壁)として耐力を評価した。
 - 出入り口開口部は耐力壁に算入していない。
- 内壁は造作と考えられ、耐震要素としては算入していない。
- 地盤
 - Gs値はJ-SHISの検索結果(添付)より、1.1であるが、下限値1.35を採用した。
- 雨がかり部の出隅柱に著しい劣化が見られた。
- 屋根に波打ったようなたわみが見られた。

2. 考察

- X方向、Y方向とも必要耐力に対して保有している耐力が不足している。
 - 極めて稀に発生する大地震によって「倒壊する可能性が高い」と判定する。
- 耐震性能に関して鉛直構面の耐力以外に下記の問題点がある。
 - a) 耐力壁が南側、東側に多く、偏心している。
 - Y方向偏心率は0.24であり、0.15を超えている。
 - b) 柱・梁接合部の耐力が低い
 - c) 桁面の水平構面の耐力が低い

(2) 耐震対策

耐震補強については、文化財建造物としての価値を損なうことのないような補強工事を行う。

また、地震時には利用者の安全を第一とし、破損状況や危険個所の確認、立入制限等の措置など、迅速に対処できる体制を定める。

3. その他の災害対策

(1) 防犯

当建物において想定される犯罪は、放火・窃盗・落書きなどの器物損壊である。

予防措置として、建物周辺・内部の整理整頓、定期的な建物の点検、施錠確認を徹底し、機械警備や防犯カメラの導入についても検討する。

(2) 豪雨災害

土砂災害や水害は想定されないが、豪雨時の排水不良に留意し、雨樋や雨落溝を適切に管理する。雨落溝は現在正面のみに設置されているが、第1章「5. 保護の現状と課題(1) 保存管理の現状と課題」で述べたようにしばしば浸水がみられることをふまえ、必要に応じて改修も検討する。

(3) 耐風

当建物は平屋であり、建物本体が受ける影響は少ないとみられるが、整備工事の際に検討し安全性を確認することとする。

また、台風等の強風により近接する樹木の倒木の恐れや、近隣からの飛来物による被害を受ける可能性がある。日常的な対策として、周辺の樹木の適切な管理や建物周囲に物を置かないよう留意する。

(4) 蟻害

当建物は木造であり、白蟻の被害を受ける可能性があるため、定期的な点検及び防蟻処理を実施する。

(5) 鉄道事故

当建物は現役の駅舎であるため、イベント等の実施にあたっては、人身事故等が発生しないよう安全確保に十分注意する必要がある。

4. 地域との連携協力

関係者による防火管理体制の整備とあわせて、災害発生時における早期発見、関係機関への通報、避難誘導、初期消火等の初動対応に地域の協力を得られるよう、自主防災組織等との連携協力体制の構築に努める。

第5章 活用計画

1. 活用の基本方針

(1) 文化財として公開する

帯解駅本屋は、明治後期に私鉄により建設された駅舎の姿を知る資料であるとともに、大正期以降鉄道省によって整備された標準的な地方駅舎の姿をとどめており、鉄道発展の歴史を伝える建物として価値がある。この文化財的価値を活用するため、広く市民に公開する。

(2) 現役の駅舎としての使用を継続する

帯解駅本屋は、駅舎として建設され、現在に至るまで駅舎であり続けてきた。今後も駅舎としての使用を継続することで、建物本来の姿を維持するとともに、地域の表玄関として地域住民や来訪者に親しんでもらえる施設とする。

(3) 地域住民や来訪者の交流拠点、地域活動の拠点となる、住民主体の公共施設とする

駅舎としての特性を活かして地域内外の人々の交流拠点と位置づけるとともに、地域の観光案内や特産品販売等だけではなく、地域が抱える課題を解決するという積極的な地域貢献機能を担い、地域の活性化に寄与する住民主体の取り組みの拠点となる公共施設として活用する。

2. 公開計画

(1) 建造物の公開

外観と待合室は、従来どおり駅舎としての使用を継続しながら公開する。事務室も、住民主体で運営する交流拠点・地域活動の拠点として多目的に使用しながら、広く一般に公開する。湯呑所・休憩室は基本的に非公開とし、管理運営のためのスペースやJRの鉄道用機器を集約するスペースにあてる。文化財としての価値をわかりやすく伝える解説板の設置も不可欠である。

(2) 関連資料などの公開

建物の歴史や文化財としての価値の理解につながる古写真や建物変遷図等の関連資料を展示する。

3. 活用計画

(1) 整備計画

現在の建物は、新建材を多用した昭和40～50年代の改修で木造駅舎としての本来の姿が損なわれ、耐震性能も不足し、照明・コンセント・空調・給排水設備等も未整備の状態である。公開・活用を図るには、まずはこれらを改善するための整備が必要である。

この整備は、活用の面だけでなく保存の面からも必要であることから、保存と活用の両面から必要となる整備計画として、次章に記すこととする。

(2) 管理・運営計画

鉄道用機器の設置スペースを除き、建物の日常管理と交流拠点・地域活動拠点としての運営は、地元住民で組織する帯解駅舎保存・活用の会に担ってもらう計画である。また、引き続き

駅舎として利用するため、JRとの役割分担や責任の範囲を明確にしておく必要がある。具体的な体制等の詳細については、保存・活用の会やJRと協議の上、整備工事完了後の開所までに定めるものとする。

4. 実施に向けての課題

(1) 整備工事の実施

活用計画の実施に向けては、まずは次章に示す整備計画をふまえた整備工事の実施が必要である。工事実施にあたっては、建物所有者である奈良市だけでなく、JRや、整備工事完了後の運営を担う保存・活用の会との調整も必要である。整備工事において最も大きな課題となるのは、耐震補強及び鉄道用機器の扱いである。現在使用されている鉄道用機器は全く現代的な機器であるため、目立たない場所へ移設するのが望ましい。しかしながら、駅利用者のための機器はわかりやすい場所に設置する必要がある。また、移設には多額の経費を要することが想定されるため、場合によっては、一度に全てを移設するのではなく、機器の更新時期にあわせた移設計画の検討等が必要になるかもしれない。

以上のような様々な条件を整理し、関係者の意見を調整した上で、文化財の保存と活用の面から最も適切な整備工事を遂行するには、文化財建造物の整備工事について豊富な経験を有する技術者が不可欠である。そうした体制を整えることも課題である。

(2) 整備後の管理・運営

整備後は、建物の適切な管理とともに、建物を活用したさまざまなソフト事業の実施が望まれる。奈良市が所有する旧奈良駅舎、JR京終駅舎をはじめとする桜井線の他の駅舎や、沿線で行われる活動との連携も考えられる。こうした管理・運営にあたっては、保存と活用のバランスが課題となる。保存に配慮しすぎて必要以上に活用を制限したり、逆に行き過ぎた活用のために建物本来の魅力を損なうことにならないよう注意する必要がある。展示物、掲示物、家具等の備品類についても、文化財の空間を損なわないような配慮が必要である。

また、人口減少と高齢化の進行は帯解地域も例外ではなく、活動を支える地域住民の参加と定着も大きな課題である。帯解の住民のみならず、桜井線沿線をはじめとする他地域からの参画を促していくことや、地域活性化施策との連携も重要である。

第6章 整備計画

1. 整備の基本方針

文化財としての価値を高め、公開活用を図る上で必要な安全性や利便性を確保するため、整備工事を行う。整備の基本方針は次のとおりとする。

- ・方針1 木造駅舎らしい姿の回復
- ・方針2 公開活用のための整備

方針1に基づき木造駅舎らしい姿の回復を図るにあたっては、第2章「1. 基本方針」で述べたとおり、大正15年(1926)の姿への復旧を図ることを基本方針とする。

なお、今後も現役の駅舎として使われることから、鉄道利用者の利便性や安全性を損なうことのないよう留意する。

2. 整備計画の概要

(1) 計画条件の整理

適用を受ける主な法令は次のとおり。

- ・文化財保護法（登録有形文化財である）
- ・建築基準法（駅舎、交流施設等、複合用途の建築物となる）
- ・消防法（駅舎、交流施設等、複合用途の防火対象物となる）
- ・都市計画法（市街化調整区域に立地する）
- ・奈良県住みよい福祉のまちづくり条例（特定施設に該当する）

(2) 整備内容

基本方針に対応する主な整備内容は次のとおり。

方針1 木造駅舎らしい姿の回復

- ・壁や天井に張られた化粧合板の撤去
- ・アルミサッシから木製建具への復旧
- ・新建材で改修されている待合室・事務室境の間仕切の復旧
- ・現在失われている待合室・一ニ等待合室境の間仕切の復旧
- ・駅名表示等の整備

方針2 公開活用のための整備

- ・耐震補強
- ・鉄道用機器の移設
- ・照明・コンセント・空調・給排水設備の整備
- ・自動火災報知設備の整備
- ・便所の改修

(3) 建築計画

ア 平面計画

待合室を引き続き駅舎としての用途にあてながら、事務室を中心に交流施設として整備する。各室の想定用途は次のとおり。

- ・一ニ等待合室 関連資料の展示とイベントスペース
- ・待合室 駅利用者用スペース
- ・事務室 多目的スペース（イベント・展示・会議等）
- ・湯呑所・休憩室 管理運営用スペース

JRの鉄道用機器のうち、券売機・改札機等、駅利用者が利用するものは引き続き待合室に設置する。現在事務室に設置されている鉄道用機器については、湯呑所・休憩室への移設を検討する。

第5章「2. 公開計画」で述べたとおり、待合室・一ニ等待合室・事務室は公開範囲とする。管理運営用スペースにあてる湯呑所・休憩室は基本的に非公開とし、使用上の都合等に応じて南端半間の戦後の増築部や浴室を存置することも検討する。

イ 動線計画

駅利用者の動線は、現状どおり、正面出入口 ⇄ 待合室 ⇄ 改札口 ⇄ ホーム、とする。

交流施設の中心となるのは事務室であるが、出入口は現状も大正15年当時の姿に復原してもホーム側にある。今後、駅利用者ではない一般市民の利用に供するためには、ホームを経由せず出入可能な出入口の確保が不可欠となるため、待合室側か正面側に出入口を新たに設ける必要がある。設置にあたっては、周囲と調和し、かつ、復原ではないことがわかるような意匠とする。

また、鉄道用機器を管理するJR職員の動線と交流施設を利用する市民の動線が交錯しないよう計画する。

ウ 施設整備計画

公開活用の観点から次表のような施設整備を行う。整備にあたっては、明治・大正の部材をできるだけ傷めないよう留意するとともに、表中に特に記載のあるものに限らず、建物の外観や内部意匠をできるだけ損なわないよう留意する。

耐震補強	第4章「2. 耐震対策」参照
鉄道用機器	駅利用者が使用する機器は、できるだけ木造駅舎の雰囲気損なわない場所に移設・修景する。その他の機器は、できるだけ市民の目につかない場所への移設を検討する。
電気設備	照明器具は時代性・意匠性を考慮して整備する。各室にコンセントを整備する。Wi-Fi環境も整備する。
空調設備	多目的スペースや管理運営用スペースに空調設備を整備する。
給排水設備	管理運営用スペースに給排水設備、給湯設備を整備する。
消防用設備	第4章「1. 防火対策」参照
点字ブロック	視覚障害者からの視認性に配慮するとともに、室内意匠との調和も考慮する。
展示設備	展示物に応じた設備を整備する。室内意匠を損なわないよう留意する。

（4）外構及び周辺整備計画

既存の別棟の便所を改修する。現在はホームから出入りする必要があるが、駅利用者ではな

い一般市民がホームを経由せずに入出りできるよう改修する。

計画区域及びその周辺の土地は、本屋と便所の敷地も含め全てJRの所有であり、建物正面（東面）は市道、背面（西面）はホームや線路となっている。したがって、建物以外の整備についてはJRや関係部署との協議が必要であるが、建物にあわせた修景等、歴史的景観の形成にできるだけ協力してもらえよう努める。駐停車スペースについても検討しておく必要がある。

3. スケジュール

令和7年度(2025)と8年度(2026)の2箇年での実施を目指す。

第7章 保護に関する諸手続き

1. 登録有形文化財に関する諸手続き

登録有形文化財に関する諸手続きについては、以下の法令に規定がある。

- ・文化財保護法（昭和25年法律第214号）
- ・文化財保護法施行令（昭和50年政令第267号）
- ・登録有形文化財に係る登録手続き及び届出書等に関する規則（平成8年文部省令第29号）

これらの関係法令に基づき、登録有形文化財である帯解駅本屋の保存・活用に必要となる諸手続きについて、以下にまとめる。文化庁ウェブサイトに掲載の『登録有形文化財（建造物）の手引2（登録後の各種届出）』も参照の上、明確でない行為については、その都度、文化庁及び奈良県文化財課と協議を行う。

（1）届出を必要とするもの

以下の場合には届出を必要とする。

区分	運用の方針	届出期間
滅失	水害による流失や火災による焼失など、登録有形文化財建造物が失われた場合	滅失の事実を知った日から10日以内
き損	登録有形文化財建造物が何らかの原因で甚大な破損・損傷した場合	き損の事実を知った日から10日以内
現状変更	文化財としての価値がある部分の位置・形状・材質・色合いなどを、通常望見できる範囲の4分の1を超えて変更する場合	現状変更しようとする日の30日前まで
現状変更完了報告	現状変更の工事が完了した場合	現状変更の工事完了後速やかに
管理責任者の選任、解任	所有者が専ら自己に代わり登録有形文化財の管理の責めに任ずる者を選任・変更する場合	事実が発生した日から20日以内
所有者の変更		事実が発生した日から20日以内 （原則、建物の変更登記の受付日から20日以内）
管理責任者の変更		事実が発生した日から20日以内
所有者・管理責任者の氏名、名称住所の変更		事実が発生した日から20日以内
所在の場所変更	合筆や分筆、地名変更等が起きた場合（移築等による現状変更を届け出る場合は不要）	変更しようとする日の20日前まで
登録証の再交付申請	登録証を紛失又は破損した場合	

(2) 届出を必要としないもの

以下の場合には届出を必要としない。ただし、登録有形文化財にふさわしい内容となるよう、事前に奈良市教育委員会文化財課に相談することが望ましい。

区分	運用の方針
維持の措置	登録有形文化財建造物の維持を目的とした行為で、現状を変更する部分の面積が通常望見できる外観範囲の4分の1以下である場合。 き損している又はき損することが明らかに予見される場合において、当該き損の拡大又は発生を防止するための応急の措置をする場合。 内装の模様替え、修繕については、その規模や内容にかかわらず「維持の措置」となる。
非常災害のために必要な応急処置	非常災害に備えて事前に補強や改修行為を行う場合、または非常災害後に復旧工事として行う場合
他の法令の規定（建築基準法の是正命令など）による現状変更命令に基づく措置	

(3) 登録の抹消となる場合

登録有形文化財建造物は、「重要文化財に指定された場合」、「地方公共団体の条例に基づき区域内に存する重要なものとして指定された場合」、「文部科学大臣がその保存及び活用のための措置を講ずる必要がなくなったと認める場合（非常災害または建替え等の現状変更により、滅失または現状に大きな改変を受けて登録有形文化財の価値が失われた場合）」、「その他特殊の事情があると認める場合」に、その登録が抹消される。その場合、登録抹消の通知を受けてから30日以内に登録証を返付する。

2. その他の諸手続き

その他の主な手続きとしては以下が想定される。建物・駅前道路ともJRが土地を所有するため、整備工事竣工までに奈良市とJRとの間で協議し、ルール構築を図る。市道（奈良市道南部第524号線）である駅前道路を使用するには道路関係の手続きが必要となる。

範囲	必要となる主な手続き等
建物の使用	建物を所有する奈良市及び建物敷地を所有するJRとの事前協議とその他の諸手続き、行政財産使用許可申請（奈良市公有財産規則）、等
駅前道路の使用	土地を所有するJRとの事前協議とその他の諸手続き、道路交通を管轄する警察との事前協議と道路使用許可申請（道路交通法）、市道を管理する奈良市（土木管理課）との事前協議と道路占用許可申請（道路法）、隣接する駅建物を所有する奈良市との事前協議、等

登録有形文化財（建造物）帯解駅本屋保存活用計画

令和 6 年 1 2 月

編集 奈良市教育委員会事務局教育部文化財課

発行 奈良市 630-8580 奈良市二条大路南一丁目 1 - 1