

帯解駅本屋について

奈良市教育委員会 文化財課 山口勇

位置・沿革

帯解駅は、奈良駅を起点に、京終駅、帯解駅、と南に延びるＪＲ桜井線の駅で、奈良市南郊の帯解地域にある。

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。広瀬広中『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屋（旅客上屋1号）と、上り線ホームの待合所（旅客上屋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。近年には建て替えも検討されていたが、地元住民をはじめとする保存活用を望む市民の声を受け、令和3年(2021)7月、奈良市が建物を譲り受けた。市では今後整備工事を実施し、既に市の所有となっている旧奈良駅本屋（昭和9年/1934）、京終駅本屋（明治31年/1898）とともに保存活用を図る予定で、周辺自治体やＪＲ西日本とも連携し、「万葉まほろば線」の愛称をもつ桜井線沿線の豊かな文化資源の活用につなげる計画である。

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、桟瓦葺の駅舎である。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、梁上に東立ての和小屋を併用する。

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間は細かく間仕切り、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、事務室か一二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

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。

〔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。

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、年代はやや遅れるが昭和5年(1930)の鉄道省工務局通達「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。

〔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。

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。

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

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。

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。

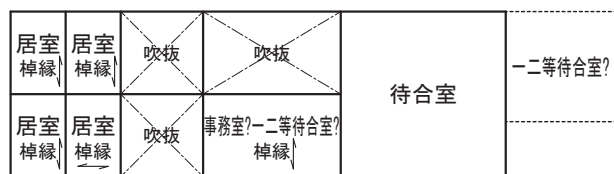
なお、帯解駅の図では、建物を南北に区分し、北側に本屋を示す「A」の表示を付しており、表示のない南側が駅長官舎を示す可能性がある。ちなみに、京終・桜井間では、帯解駅と同規模の樺本、丹波市、柳本、三輪の各駅も同様に、規模の大きい京終、桜井の各駅は建物全体を本屋とする。

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。

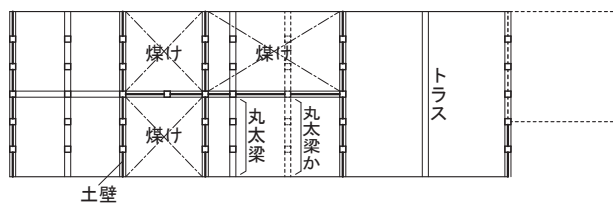
注8 休憩室南に接続する現在の浴室もこの時のものと考えられる。

明治31年(1898)建設当初



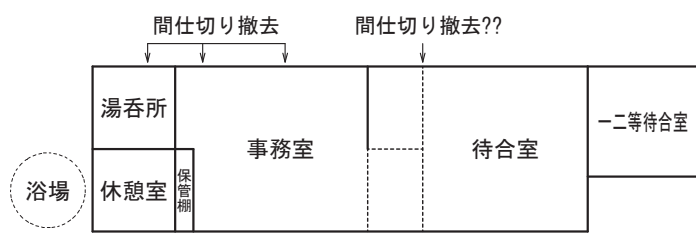
この辺りが駅長官舎と思われる
(線路側は駅務に用いた可能性も)

平面



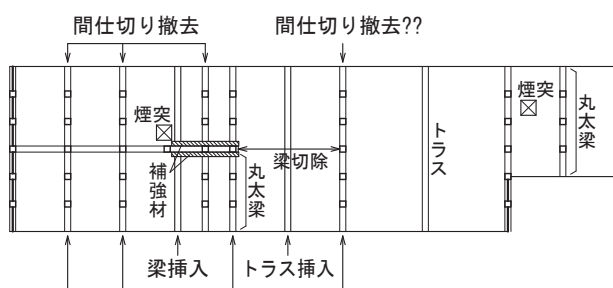
小屋組

大正15年(1926)



待合室・事務室境
判然とせず

平面



当初梁の下に補強梁挿入

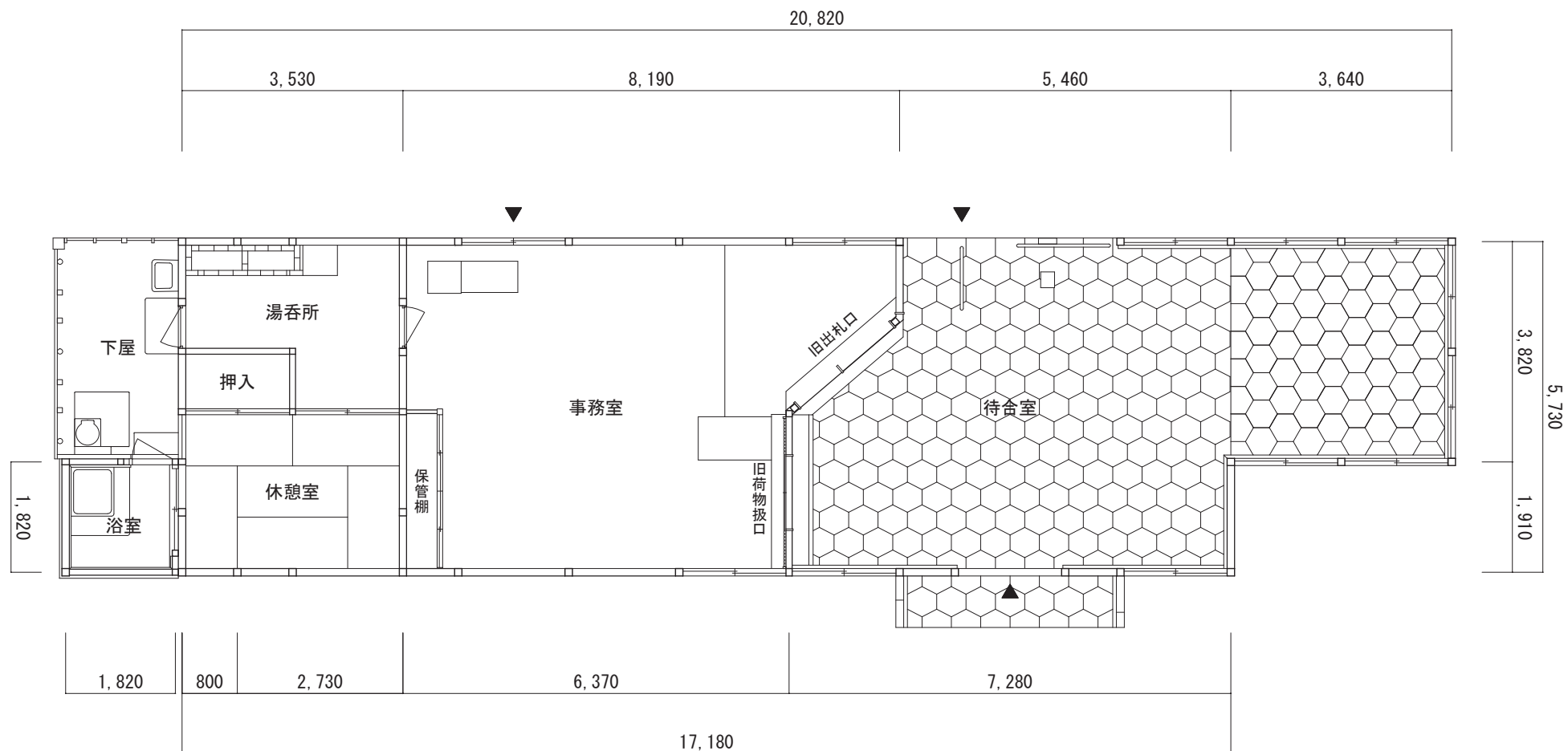
小屋組

昭和40年代頃



平面

推定変遷図



←
登録候補範囲外

帯解駅本屋 平面図 1:100



帯解駅本屋 01 全景

北西から



帯解駅本屋 02 全景

北東から



帯解駅本屋 03 正面

東から



帯解駅本屋 04 全景

南東から



帯解駅本屋 05 正面詳細

北東から



帯解駅本屋 06 底詳細

南東から



帯解駅本屋 07 南西面

南西から



帯解駅本屋 08 西面

西から



帯解駅本屋 09 西面詳細

南西から



帯解駅本屋 10 北面

北から



帯解駅本屋 11 待合室

南東から



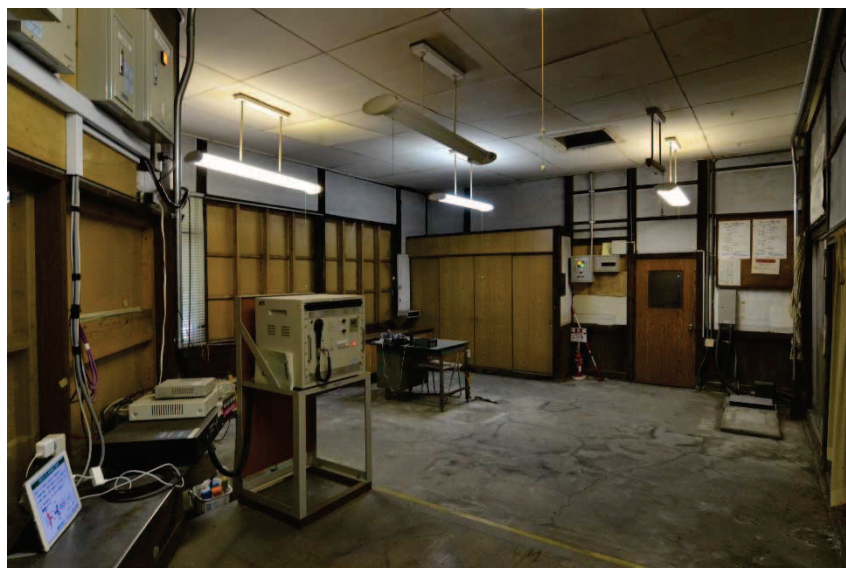
帯解駅本屋 12 待合室

北から



帯解駅本屋 13 事務室

南から



帯解駅本屋 14 事務室

北西から



帯解駅本屋 15 事務室西面北端窓詳細

南東から



帯解駅本屋 16 湯呑所

北から



帯解駅本屋 17 休憩室

北東から



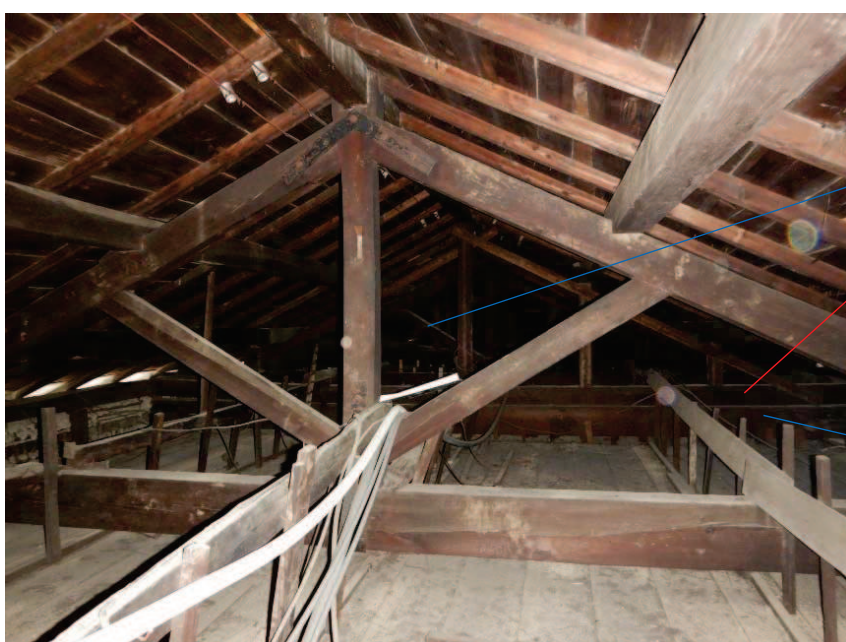
帯解駅本屋 18 南面（現在下屋で囲われる）

南西から



帯解駅本屋 19 浴室（登録候補範囲外）

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。

帯解駅本屋 20 小屋組 待合室中央当初トラス

北から



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（東は受けない）。

当初棹縁仕口

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)

帯解駅本屋 21 小屋組

南から

この面に棹縁仕口あり

上下の梁を緊結するボルト