

乗鞍スカイラインと濃飛バス会社

「乗鞍スカイライン」とは、平湯峠（1,684m）から乗鞍岳山頂付近である畳平（2,702m）までを結ぶ、岐阜県の14.4kmの舗装道路の名称です。2003年以来、自然環境保護のため、スカイラインでの自家用車の使用が禁止され、バス、自転車、タクシー、特別な許可を得た車両のみが許可されています。1948年からは濃飛バスがスカイラインを利用して高山へ乗客を運んでいます。

20世紀初頭、このような高地道路の建設は不可能と思われていましたが、1941年にそれを行うためのプロジェクトが開始されました。これを主導したのは、資金力と仕事をやり遂げる動機を持つ、大日本帝国陸軍でした。アジアでの軍事的緊張が高まり、日本が第二次世界大戦に参戦しようとしていた頃、陸軍航空本部は乗鞍岳山頂に航空機エンジンの高地試験場を建設する計画を開始しました。具体的には、軍事技術者は、アメリカのB-29爆撃機と同じ高度（約1万メートル）で効果的に作動する戦闘機用エンジンを作ろうとしたのです。

道路の建設は1941年に始まりました。陸軍の計画では、軍用トラックがちょうど通れる程度の幅3メートルの道路を作ることになっていました。しかし、先見の明のある地元の実業家で、濃飛バスの初代社長・上嶋清一氏は、この道路に戦後の目的である観光の可能性を見出しました。上嶋氏は、総工費42万円（現在の約4億円）のうち、8万円を私財として拠出し、計画道路を3.6メートルに広げ、最終的には自社のバスが通れるようにしました。1942年には、わずか1年前には荒れた山道だったものが、完全に実用化された道路になりましたが、1945年には軍用に使用される前に終戦を迎えました。

1948年7月、天井がガラス張りの画期的な車両「ロマンスカー」が、この道路を初めて商業として登頂しました。景色の良さは素晴らしいものでしたが、当時のバスにはエアコンという重要な機能がなかったため、ロマンスカーはわずか数年で運行を終えました。夏の直射日光が屋根から入り込むため、最新鋭の車両はまるで移動式サウナのようでした。

ロマンスカーは廃止になりましたが、バスの運行は大成功を収めました。現代の乗客を不安にさせるような不便さがありながらも、その人気は高まっていました。例えば、狭いジグザグ道（スイッチバック）はまだ舗装されておらず、常に落っこちたばかりの石でふさがっていたため、前に進むため、車掌はバスから降りて石を取り除かなければならなかった。バスが特に急なカーブにさしかかったときは、乗客は降りてバスを押すのを手伝うよう丁重に頼まれました。

1955年、ヴァッサー大学の客員天文学者であるモードウースター・マケムソン氏は、畳平への旅をこのように語っています。

山腹を切り開いて作られた道を、何台ものバスが活発に移動するが、その道は、ほとんど幅がないように見える。片側の垂直な壁にこすらないよう、反対側の無防備な端から飛び出したりしないように…。危険なところでは、車掌の女の子が道路の縁に立ち、高い歌声のファルセット（裏声）でドライバーに「オーライ！オーライ！」と、危険を安全に通る過ぎるまで声援を送る。アメリカの "all right" という言葉は、日本語に根強く浸透している。

1959年には56日間で11万6,000人が利用したという記録が残っています。1960年代に入ると自動車の普及で利用者数は減少しましたが、濃飛バスは運行を続けました。1973年、アスファルトで舗装され、初期から大幅に改良された道路は、正式に乗鞍スカイラインと名付けられました。2003年には乗鞍岳の自然環境保護し、交通量の減少のため

め自家用車の乗り入れが制限されました。そのため、乗鞍スカイラインの主要な移動手段として、引き続き濃飛バスが利用されています。