

乘鞍 Skyline 和浓飞巴士公司

乘鞍 Skyline（天际公路）指的是岐阜县域内一条长 14.4 公里的公路，它连接着平汤峠（垭口，1684 米）和乘鞍岳顶峰附近的畳平（2702 米）。2003 年起，为保护自然环境，这条公路禁止私家车上路，只允许巴士、出租车、持有特许证的车辆，以及自行车行驶。早在 1948 年，浓飞巴士公司就已经开始运营经由乘鞍 Skyline 抵达乘鞍岳山顶的客运巴士。

20 世纪初，建设这样一条高原公路还不可想象，但 1941 年，这项工程竟然真的启动了。主导工程的日本陆军拥有足够财力和明确目标。当时日军在二战亚洲战场局势紧张，太平洋战争也一触即发，陆军航空总部意欲在乘鞍岳山顶建一座飞机引擎高地测试站。美军 B-29 轰炸机的飞行高度在 1 万米上下，日军工程师也希望能制造出在相同飞行高度上运行的战斗机引擎。

公路施工始于 1941 年。在军方规划中，道路宽 3 米，仅容军用卡车通过。但富有远见的本地实业家、浓飞巴士公司的第一任社长上嶋清一(1890-1960)预见到了公路在战后旅游业发展中的潜力，于是从私人资产中捐出 8 万日元，将公路总投资额增加到 42 万日元（约合现在的 4 亿日元），把路宽加至 3.6 米，以便战后他组建的巴士车队能够顺利通过。到了 1942 年，一年前还是崎岖不平的山路已经成为完全可以通车的道路。但在尚未被投入军事用途前，1945 年二战告终。

1948 年 7 月，一辆带玻璃顶篷的“浪漫客车”驶上公路，作为这条路上的第一辆商业运营车辆，它有着划时代的意义。尽管一路风光殊胜，“浪漫客车”运营却只维持了几年，因为车上缺少一件关键设备——空调，夏日穿过玻璃顶篷的直射阳光把这辆引领潮流的客车变成了一间移动桑拿浴室。

“浪漫客车”的运营时间虽然短暂，这条公路上的交通服务却大获成功。不过用今天的眼光来看，当时一路颇有些令人担惊受怕的不便之处，比如，因为狭窄的之字形盘山道还没有铺沥青，时有落石挡道，这就需要乘务员下车搬开石头，车才能继续前进；又如，过陡坡弯时，乘客会被客气地请下车，帮忙一起推车。尽管如此，客车的生意还是越来越好。

1955 年，美国瓦萨学院(Vassar College)的访日天文学者莫德·梅肯森(Maud W. Makemson, 1891-1977)这样描述前往畳平的旅途：

客车一辆接着一辆，沿着一条从山壁上凿出来的道路灵活地穿行，路宽似乎刚刚容得下车身，看起来，我们的车如果不擦着一侧笔直的山壁开，就会直接冲下另一侧毫无阻拦的山崖……遇到特别危险的路段，女乘务员就下车站在路旁，用假声唱歌似地高喊“哦——拉——伊——！哦——拉——伊——”（没问题！没问题！）给司机鼓劲，直到车辆安全通过。美国人说的“all right”神奇地渗透到了日语中。

有记录显示，1959 年巴士运营 56 天，共搭载乘客 11.6 万人。到 20 世纪 60 年代，随着私家车的普及，乘客也随之减少，但浓飞巴士仍坚持运营。1973 年，这条路铺上了沥青，路况较早年大幅改善，并被正式命名为“乘鞍 Skyline”。2003 年，为了缓解拥堵并保护乘鞍岳的自然环境，私家车被禁止上路，因此浓飞巴士依然是乘鞍 Skyline 上最主要的交通工具。