香港便覽

交通

香港各類公共交通工具，包括鐵路、電車、巴士、小型巴士、的士和渡輪，在 2025 年全年每日載客約 1 170 萬人次。

以車輛密度而言，每公里道路約有 358 輛領有牌照的車輛行走。

巴士及小型巴士：截至 2025 年 12 月底，九龍巴士（1933）有限公司（九巴）經營 386 條九龍和新界區的巴士路線及 69 條過海路線。九龍及新界路線的車費由 2.6 元至 55.3 元，過海路線的車費則由 12.2 元至 45.5 元不等。

九巴有 3 764 輛領有牌照的空調巴士（大部分是雙層巴士）。該公司旗下巴士平均每日載客約 253 萬人次[註1]。

城巴有限公司（城巴）根據兩項專營權分別經營兩個網絡的巴士服務。其中一個網絡包括 97 條港島線、34 條九龍線及新界線，以及 77 條過海路線，有 1 365 輛領有牌照的空調巴士，平均每日載客約 884 500 人次[註1]。車費方面，港島路線的收費由 3.5 元至 49.7 元，九龍及新界路線的車費由 5.0 元至 32.4 元，過海路線的車費則由 12.2 元至 47.6 元不等。

城巴的另一個巴士網絡主要提供來往市區及機場／北大嶼山的巴士服務。該網絡有 32 條路線及 216 輛領有牌照的空調巴士，平均每日載客約 101 200 人次[註1]，車費由 3.7 元至 60.7 元不等。

龍運巴士有限公司主要提供來往新界及機場／北大嶼山的巴士服務。該公司經營 43 條巴士路線及有 302 輛領有牌照的空調巴士，平均每日載客約 135 600 人次[註1]，車費由 3.7 元至 47.2 元不等。

新大嶼山巴士（1973）有限公司經營 28 條大嶼山路線及一條往返深圳灣口岸的路線，平均每日載客約 101 100 人次[註1]，收費由 3.8 元至 56.5 元不等。該公司共有 146 輛領有牌照的空調巴士。

政府不斷鼓勵各巴士公司為旗下車隊安裝符合環保標準的引擎。

公共小型巴士（公共小巴）的座位最多為每輛 19 個，數目規定為最多 4 350 輛。有些公共小巴行走固定路線（綠色專線小巴），有些則行走非固定路線（紅色小巴）。

除公共小巴禁區外，紅色小巴可行駛香港各區，沒有固定的收費和路線。截至 2025 年 12 月底，全港有 882 輛紅色小巴。

綠色專線小巴則按固定路線、班次和收費提供服務。截至 2025 年 12 月底，全港有 3 457 輛綠色專線小巴，行走的主路線包括 67 條港島、84 條九龍及 211 條新界路線。每日載客量方面[註1]，紅色小巴約 139 000 人次，綠色專線小巴約 1 358 400 人次。

除專營巴士和公共小巴外，截至 2025 年 12 月底，本港還有 6 951 輛已登記的非專營公共巴士，主要承辦接送遊客、學生、僱員和住客的服務。

的士：截至 2025 年 12 月底，本港有 15 250 輛市區的士（紅色）、2 838 輛新界的士（綠色）及 75 輛大嶼山的士（藍色），每日載客約 676 100 人次[註1]。市區的士可在全港行駛（東涌道及南大嶼山的道路除外）；新界的士主要在新界東北（即沙田以北）及西北（即荃灣以北）部營運；大嶼山的士只可在大嶼山及赤鱲角行駛。所有的士均可在香港國際機場客運大樓、港珠澳大橋（香港口岸）公共運輸交匯處及香港迪士尼樂園提供服務。

五支的士車隊已於 2025 年 7 月投入服務。車隊均會提供網約服務。車隊的士可就預定行程自訂車費，即在的士計程錶所示車費以外收取預約費用，或在行程開始前收取整筆車費，兩者均須預先與乘客協定。

的士收費率在法例上列明。由 2024 年 7 月 14 日起，市區的士首兩公里或其任何部分收費 29.0 元，其後每 200 米或其任何部分／每 1 分鐘等候時間或其任何部分收費 2.1 元，直至款額達 102.5 元。在款額達 102.5 元後，有關收費為 1.4 元。新界的士首兩公里或其任何部分收費 25.5 元，其後每 200 米或其任何部分／每 1 分鐘等候時間或其任何部分收費 1.9 元，直至款額達 82.5 元。在款額達 82.5 元後，有關收費為 1.4 元。大嶼山的士首兩公里或其任何部分收費 24.0 元，其後每 200 米或其任何部分／每 1 分鐘等候時間或其任何部分收費 1.9 元，直至款額達 195 元。在款額達 195 元後，有關收費為 1.6 元。除接受現金繳付車費外，由 2026 年 4 月 1 日起，的士司機必須提供至少兩種電子繳費媒介（包括一種二維碼和一種非二維碼電子繳費媒介），以便乘客繳付車費。

鐵路系統：港鐵是使用率高的鐵路網絡。截至 2025 年 12 月底，整個重鐵網絡全長約 271 公里，共設有 99 個車站。港鐵的本地鐵路線包括觀塘線（調景嶺至黃埔）、荃灣線（荃灣至中環）、港島線（柴灣至堅尼地城）、東涌線（香港至東涌）、將軍澳線（寶琳／康城至北角）、東鐵線（金鐘至羅湖／落馬洲）、屯馬線（屯門至烏溪沙）、迪士尼線（欣澳至迪士尼）及南港島線（金鐘至海怡半島），成人普通等單程票價由 4.0 元至 66.0 元。港鐵亦營運全長 35.2 公里的機場快線，連接市中心與香港國際機場及亞洲國際博覽館，成人單程票車費由 7.0 元至 130.0 元。此外，廣深港高速鐵路（香港段）（高鐵）連接香港與國家高速鐵路網絡，縮短由香港以鐵路來往內地多個主要城市的時間。截至 2025 年

12 月底，來往香港西九龍站的高鐵列車可直達內地 96 個站點。

港鐵系統同時覆蓋新界西北的輕鐵網絡。輕鐵系統全長 36.2 公里，沿途設有 68 個車站，並輔以接駁巴士提供服務，成人單程車費由 5.5 元至 8.0 元。

在 2025 年，整個重鐵及輕鐵網絡每日平均載客量約 521 萬人次[註1]。

電車：電車自 1904 年起投入服務。香港電車有限公司沿港島北岸經營七條路線，電車軌道總長 16 公里。該公司現有 165 輛雙層電車，往來筲箕灣至堅尼地城，以及環繞跑馬地。成人車費為 3.3 元。截至 2025 年 12 月底，每日平均載客約 138 000 人次[註1]。該公司的電車中，包括有兩輛開篷派對電車、一輛星級派對電車（此三輛為私人租用的派對電車）、一輛冷氣電車、一輛遊客觀光電車、一輛不載客特色廣告電車及一輛維修電車。

渡輪：天星小輪有限公司於 1898 年成立。該公司現時經營兩條來往港內的渡輪航線，成人單程收費分別由 4.0 元至 6.5 元不等。

新渡輪服務有限公司（前稱新世界第一渡輪服務有限公司）於 2000 年 1 月 15 日起接手經營以往由香港油蔴地小輪船有限公司以持牌形式營運的渡輪航線，現時經營六條港內及離島客運渡輪航線，成人單程收費由 10.0 元至 48.5 元不等。

港九小輪有限公司、愉景灣航運服務有限公司、珀麗灣客運有限公司及其他營辦商經營其他港內及離島客運渡輪航線。截至 2025 年 12 月底，本地渡輪每日平均載客約 106 600 人次[註1]。

除客運渡輪服務外，本港現有兩條汽車渡輪航線，提供運載危險品車輛的服務。

自用交通工具：截至 2025 年 12 月底，本港有 584 914 輛領有牌照的私家車，佔車輛總數的 72%。

停車設施：截至 2025 年 12 月底，運輸署轄下 10 個政府多層停車場約有 4 000 個私家車／客貨車泊位及 600 個電單車泊位，亦有一個旅遊巴士露天停車場，這些停車設施現交由兩間私營公司管理。除此之外，估計現時另有約 769 000 個非路旁停車位，其中約 212 000 個供公眾使用，其餘約 557 000 個車位位於商業、住宅及工業樓宇內供私人使用。

如交通情況許可，運輸署會在適當的地點設立路旁停車位以應付短期泊車需求。有些地區因停車位數目有限但需求甚殷，故設有停車收費錶，藉以阻止車輛長時間停泊。現時約有 38 000 個路旁停車位，其中不設停車收費錶的約有 17 600 個。設有停車收費錶的車位則約有 20 400 個，大部分車位的收費時間為星期一至六上午八時至午夜十二時，以及星期日及公眾假期上午十時至晚上十時。

行車隧道：本港有 24 條行車隧道（包括三條沉管式海底隧道及一條在海床底下鑽挖建造的海底隧道）。截至 2025 年 12 月底， 23 條是政府隧道，一條是私營隧道。

獅子山隧道連接九龍塘及大圍，實施雙程雙線行車。隧道的南行和北行管道分別於 1967 年和 1978 年通車，平均每日行車量約 82 900 架次。隧道收費為 8 元。

香港仔隧道連接跑馬地及黃竹坑，實施雙程雙線行車。隧道於 1982 年通車，平均每日行車量約 59 600 架次。隧道收費為 8 元。

啟德隧道建於前啟德機場跑道下，連接九龍灣及馬頭角，實施雙程雙線行車，並不收取費用。隧道於 1982 年通車，平均每日行車量約為 60 300 架次。

城門隧道連接梨木樹及大圍，實施雙程雙線行車。隧道於 1990 年通車，平均每日行車量約 48 400 架次。隧道收費為 8 元。

將軍澳隧道連接秀茂坪及將軍澳，實施雙程雙線行車。隧道於 1990 年通車，平均每日行車量約 84 300 架次。自將軍澳－藍田隧道於 2022 年 12 月通車後，將軍澳隧道豁免收取隧道費。

長青隧道位於青馬管制區內，實施雙程三線行車。隧道於 1997 年通車，平均每日行車量約 83 800 架次，不收取費用。

海底隧道連接紅磡及銅鑼灣，實施雙程雙線行車。隧道以「建造、營運及移交」形式興建，於 1972 年通車，並於 1999 年移交政府。隧道平均每日行車量約 92 300 架次，收費由 8 元至 50 元不等。

東區海底隧道連接鰂魚涌及茶果嶺，實施雙程雙線行車。隧道以「建造、營運及移交」形式興建，於 1989 年通車，並於 2016 年移交政府。隧道平均每日行車量約 66 700 架次，收費由 8 元至 50 元不等。

大老山隧道連接小瀝源及鑽石山，實施雙程雙線行車。隧道以「建造、營運及移交」形式興建，於 1991 年通車，並於 2018 年移交政府。隧道平均每日行車量約 56 900 架次，收費由 15 元至 35 元不等。

西區海底隧道連接西營盤及西九龍，實施雙程三線行車。隧道以「建造、營運及移交」形式興建，於 1997 年通車，並於 2023 年移交政府。隧道平均每日行車量約 101 800 架次，收費由 8 元至 60 元不等。

大欖隧道連接汀九及元朗，實施雙程三線行車。隧道以「建造、營運及移交」形式興建及經營，於 1998 年通車，並於 2025 年 5 月 31 日移交政府。隧道平均每日行車量約 50 800 架次。現時收費由 7.2 元至 45 元不等。

愉景灣隧道連接愉景灣及北大嶼山公路，實施雙程單線行車。愉景灣隧道及連接道路由愉景灣隧道有限公司擁有及管理。隧道於 2000 年通車。隧道平均每日行車約為 2 700 架次，收費由 50 元至 250 元不等。

尖山隧道、沙田嶺隧道、大圍隧道及南灣隧道位於青沙管制區範圍內。尖山隧道、沙田嶺隧道和南灣隧道實施雙程三線行車，而大圍隧道則實施雙程雙線行車。尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道於 2008 年通車，收費為 8 元。尖山隧道及沙田嶺隧道平均每日行車量約 63 600 架次，而大圍隧道平均每日行車量約 49 600 架次。南灣隧道於 2009 年 12 月通車，平均每日行車量約 62 400 架次，不收取費用。

觀景山隧道往珠海方向實施四線行車，往香港方向則實施三線行車。隧道為港珠澳大橋香港連接路的一部分，屬於

禁區範圍。隧道於 2018 年通車，平均每日行車量約 14 000 架次，不收取費用。

機場隧道是一條單向雙線的行車隧道，連接港珠澳大橋香港口岸和香港國際機場。 隧道於 2018 年通車，平均每日行車量約 5 000 架次，不收取費用。

中環及灣仔繞道隧道連接中環干諾道中高架道路、灣仔北及北角東區走廊，實施雙程三線行車（銅鑼灣避風塘至灣仔北一段西行為四線）。隧道於 2019 年通車，平均每日行車量約 48 700 架次，不收取費用。

龍山隧道連接粉嶺及沙頭角公路，而長山隧道則連接沙頭角公路及打鼓嶺，實施雙程雙線行車。這兩條隧道均是香園圍公路的一部分，於 2019 年通車，平均每日行車量分別約 25 400 架次及 14 200 架次，不收取費用。

屯門－赤鱲角隧道連接屯門及大嶼山，實施雙程雙線行車。隧道於 2020 年通車，平均每日行車量約 37 700 架次，不收取費用。

將軍澳－藍田隧道連接將軍澳、觀塘及東區海底隧道，實施雙程雙線行車。隧道於 2022 年通車，平均每日行車量約 28 100 架次，不收取費用。

中九龍繞道（油麻地段隧道）連接油麻地及啟德，實施雙程三線行車。隧道於 2025 年 12 月 11 日通車，平均每日行車量約 53 600 架次，現時不收取費用。

「易通行」不停車繳費服務：「易通行」由 2023 年 5 月 7 日起分階段實施，現已推廣至所有政府收費隧道。駕駛人士可直接駛過收費廣場，透過「易通行」繳交隧道費，無須停車或排隊付款。截至 2025 年 12 月底，近 99%的已領牌車輛已獲發車輛貼，約 96%的車輛已開立「易通行」戶口。

中環至半山行人自動扶梯系統：在 1993 年啟用的中環至半山自動扶梯系統，是由有蓋行人道、16 條可轉換方向的單向自動扶梯和三條可轉換方向的單向自動行人道組成，以皇后大道中為起點，貫穿中環多條狹窄的街道至干德道止。該自動扶梯系統由機電工程署負責營運，每日約有 99 000 人次使用。

青馬管制區：青馬管制區是通往西北大嶼山、馬灣、香港國際機場及港珠澳大橋（香港口岸）的主要高速公路網，覆蓋長達 21 公里的快速公路，包括青葵公路、長青隧道、長青公路、青衣西北交匯處、汀九橋、青衣北岸公路、青嶼幹線（包括青馬大橋及汲水門大橋）、馬灣路及北大嶼山公路（至欣澳交匯處）。青馬管制區於 1997 年 5 月通車，青嶼幹線平均每日行車量約 95 300 架次。政府由 2020 年 12 月起豁免青嶼幹線的收費，以配合屯門—赤鱲角隧道的開通。

青沙管制區：青沙管制區於 2009 年 12 月全面通車，是通往沙田、西九龍、昂船洲八號貨櫃碼頭及青衣九號貨櫃碼頭的主要高速公路網，覆蓋長達 13 公里的快速公路，包括昂船洲大橋、南灣隧道、尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道。

過境交通：現時，透過深圳連接香港特別行政區及內地的過境鐵路有三條，即東鐵線、落馬洲支線（東鐵線的支線）和高速鐵路線，其過境通道分別設於羅湖站、落馬洲站及香港西九龍站。截至 2025 年 12 月底，羅湖過境通道平均每日處理的旅客量約為 192 900 人次，而落馬洲支線過境通道平均每日處理約 161 800 人次（其中約 36%旅客使用路面公共運輸服務前往過境通道，包括專營巴士及專線小巴等）。每日平均約有 84 700 名旅客於香港西九龍站乘搭高速鐵路往內地多個城市。

除了過境鐵路外，香港特別行政區於 2025 年有五條營運中的過境道路通道連接內地[註 2]，即落馬洲[註 3]（連接深圳的皇崗口岸）、文錦渡、深圳灣、港珠澳大橋（香港口岸）及香園圍。截至 2025 年 12 月底，每日經落馬洲[註 3]、文錦渡、深圳灣、港珠澳大橋（香港口岸）和香園圍通道過境的旅客分別平均約為 38 300、5 800、121 700、84 300 和 80 100 人次。

截至 2025 年 12 月底，整體使用以上過境通道的旅客每日平均達 769 600 人次，當中使用鐵路及口岸穿梭巴士[註 4]分別平均約為 381 200 和 65 900 人次。其餘旅客則搭乘跨境巴士、出租車或私家車過境。

過境車輛方面，截至 2025 年 12 月底，平均每日使用落馬洲、文錦渡、深圳灣、港珠澳大橋和香園圍通道的車輛分別為 12 700、2 600、 16 200、14 300 和 4 000 架次。整體過境車輛數目平均每日達 49 800 架次。

註 1：各公共運輸服務的平均每日載客人次以 2025 年全年日數，而非營運日數計算。

註 2：沙頭角邊境管制站的旅客及貨物清關服務分別由 2020 年 1 月 30 日及 2022 年 3 月 14 日起暫停。

註 3：皇崗口岸於 2026 年 10 月 12 日正式開通，落馬洲管制站的旅客清關服務及落馬洲—皇崗過境穿梭巴士服務於同日起暫停。

註 4：包括落馬洲—皇崗過境穿梭巴士及港珠澳大橋穿梭巴士。