

第十五課 香港交通發展

香港土地面積不足一千一百平方公里，人口卻逾七百萬，基於管治與貿易需要，建設完善的交通網絡最為要緊。考究香港之交通發展可分境內與對外兩層面。

香港境內山多平地少，昔日之居民多在居住地作業，倘需跨區活動則多走山路（古道）或以船艇進出。遇有辦貨趁墟時，則有使用木頭車、馬車或牛車協助搬運。至於富裕人家亦有僱用人力轎或山兜代步。

至香港開埠，為便管治及商貿運輸，逐步修建公路及街道。港島市區亦先後引入登山纜車及電車，是以山林古道漸被取代。隨着九龍及新界也歸入英治，維港兩岸及離島則依靠船隻或駁艇聯繫，其中以 1898 年啟業的天星小輪最為著名。到二十世紀初，港府沿九龍中央幹道(今彌敦道)開通大埔道及青山道以連接新界。未幾中英兩國合作修築九廣鐵路，港府選定以尖沙咀碼頭為起點，貫穿筆架山經沙田、大埔、上水至邊界。鐵道於 1910 年啟用，從此加速新界東部之發展。

因應道路網絡趨於完善，市區也引入巴士服務，成為市區最普遍的運輸公具。直到七十年代，經濟起飛，政府興建過海隧道以連接九龍及港島。繼之又建造過海地下鐵路，線路陸續覆蓋全港主要市鎮。

對外交通方面，因香港介乎於東北亞與南亞之間，自古以來已是中外交通平台，按出土文物所知，最遲至魏晉年間已是「海上絲綢之路」的必經航點，地位延續至今。當香港開埠成貿易自由港後，海上交通更為頻繁，航班連接到世界各地。到二十世紀初，隨着軍用飛機的應用，九龍城海濱及元朗石崗先後開闢軍用機場。戰後，航空業普及至商用和民用階層。到七十年代，本港經濟起飛，旅遊業興起，市民乘搭飛機出國旅遊或公幹漸成風氣，啟德機場成為全球少數設在城市中心及最繁忙的機場之一，直到 1998 年才遷到大嶼山赤鱗角。



二十年代的天星碼頭