

香港各类公共交通工具，包括铁路、电车、巴士、小型巴士、的士和渡轮，在 2024 年全年每日载客约 1 170 万人次。

以车辆密度而言，每公里道路约有 361 辆领有牌照的车辆行走。

巴士及小型巴士：截至 2024 年 12 月底，九龙巴士（1933）有限公司（九巴）经营 384 条九龙和新界区的巴士路线及 68 条过海路线。九龙及新界路线的车费由 2.3 元至 52.6 元，过海路线的车费则由 11.4 元至 43.6 元不等。

九巴有 3 895 辆领有牌照的空调巴士（大部分是双层巴士）。该公司旗下巴士平均每日载客约 257 万人次^{注 1}。

城巴有限公司（城巴）根据两项专营权分别经营两个网络的巴士服务。其中一个网络包括 97 条港岛线、30 条九龙线及新界线，以及 77 条过海路线，有 1 326 辆领有牌照的空调巴士，平均每日载客约 879 100 人次^{注 1}。车费方面，港岛路线的收费由 3.2 元至 15.7 元，九龙及新界路线的车费由 4.6 元至 30.0 元，过海路线的车费则由 11.4 元至 41.8 元不等。

城巴的另一个巴士网络主要提供来往市区及机场 / 北大屿山的巴士服务。该网络有 31 条路线及 226 辆领有牌照的空调巴士，平均每日载客约 98 200 人次^{注 1}，车费由 3.7 元至 60.7 元不等。

龙运巴士有限公司主要提供来往新界及机场 / 北大屿山的巴士服务。该公司经营 43 条巴士路线及有 281 辆领有牌照的空调巴士，平均每日载客约 132 100 人次^{注 1}，车费由 3.7 元至 47.2 元不等。

新大屿山巴士（1973）有限公司经营 28 条大屿山路线及一条往返深圳湾口岸的路线，平均每日载客约 96 600 人次^{注 1}，收费由 3.6 元至 51.8 元不等。该公司共有 142 辆领有牌照的空调巴士。

政府不断鼓励各巴士公司为旗下车队安装符合环保标准的引擎。

公共小型巴士（公共小巴）的座位最多为每辆 19 个，数目规定为最多 4 350 辆。有些公共小巴行走固定路线（绿色专线小巴），有些则行走非固定路线（红色小巴）。

除公共小巴禁区外，红色小巴可行驶香港各区，没有固定的收费和路线。截至 2024 年 12 月底，全港有 921 辆红色小巴。

绿色专线小巴则按固定路线、班次和收费提供服务。截至 2024 年 12 月底，全港有 3 419 辆绿色专线小巴，行走的主路线包括 67 条港岛、82 条九龙及 209 条新界。每日载客量方面^{注 1}，红色小巴约 146 000 人次，绿色专线小巴约 1 324 800 人次。

除专营巴士和公共小巴外，截至 2024 年 12 月底，本港还有 6 836 辆已登记的非专营公共巴士，主要承办接送游客、学生、雇员和住客的服务。

的士：截至 2024 年 12 月底，本港有 15 250 辆市区的士（红色）、2 838 辆新界的士（绿色）及 75 辆大屿山的士（蓝色），每日载客约 682 600 人次^{注 1}。市区的士可在全港行驶（东涌道及南大屿山的道路除外）；新界的士主要在新界东北（即沙田以北）及西北（即荃湾以北）部营运；大屿山的士只可在大屿山及赤鱲角行驶。所有的士均可在香港国际机场客运大楼、港珠澳大桥（香港口岸）公共运输交汇处及香港迪士尼乐园提供服务。

五支的士车队已于 2025 年 7 月投入服务。车队均会提供网约服务。车队的士可就预定行程自定义车费，即在的士计程表所示车费以外收取预约费用，或在行程开始前收取整笔车费，两者均须预先与乘客协议。

的士收费率在法例上列明。由 2024 年 7 月 14 日起，市区的士首两公里或其任何部分收费 29.0 元，其后每 200 米或其任何部分 / 每 1 分钟等候时间或其任何部分收费 2.1 元，直至款额达 102.5 元。在款额达 102.5 元后，有关收费为 1.4 元。新界的士首两公里或其任何部分收费 25.5 元，其后每 200 米或其任何部分 / 每 1 分钟等候时间或其任何部分收费 1.9 元，直至款额达 82.5 元。在款额达 82.5 元后，有关收费为 1.4 元。大屿山的士首两公里或其任何部分收费 24.0 元，其后每 200 米或其任何部分 / 每 1 分钟等候时间或其任何部分收费 1.9 元，直至款额达 195 元。在款额达 195 元后，有关收费为 1.6 元。

铁路系统：港铁是使用率高的铁路网络。截至 2025 年 6 月底，整个重铁系统全长约 271 公里。香港铁路网络包括观塘线（调景岭至黄埔）、荃湾线（荃湾至中环）、港岛线（柴湾至坚尼地城）、东涌线（香港至东涌）、将军澳线（宝琳 / 康城至北角）、东铁线（金钟至罗湖 / 落马洲）、屯马线（屯门至乌溪沙）、迪斯尼线（欣澳至迪斯尼）及南港岛线（金钟至海怡半岛），成人普通等单程票价由 4.0 元至 66 元。港铁亦营运全长 35.2 公里的机场快线，连接市中心与香港国际机场及亚洲国际博览馆，成人单程票车费由 7.0 元至 130 元。

港铁系统同时覆盖新界西北的轻铁网络。轻铁系统全长 36.2 公里，沿途设有 68 个车站，并辅以接驳巴士提供服务，成人单程车费由 5.5 元至 8.0 元。

广深港高速铁路（香港段）（高铁）连接香港与国家高速铁路网络，缩短由香港以铁路来往内地多个主要城市的时间。

间。截至 2025 年 7 月底，高铁列车来往香港西九龙站与 96 个内地站点，包括 11 个短途站点及 85 个长途站点。

港铁、高铁及机场快线这三个网络共设有 99 个车站。在 2024 年，整个港铁铁路系统每日平均载客量约 518 万人次^{註 1}。

电车：电车自 1904 年起投入服务。香港电车有限公司沿港岛北岸经营七条路线，电车轨道总长 16 公里。该公司现有 165 辆双层电车，往来筲箕湾至坚尼地城，以及环绕跑马地。成人车费为 3.3 元。截至 2024 年 12 月底，每日平均载客约 138 000 人次^{註 1}。该公司的电车中，包括有两辆开篷派对电车、一辆星级派对电车（此三辆为私人租用的派对电车）、一辆冷气电车、一辆游客观光电车、一辆不载客特色广告电车及两辆维修电车。

渡轮：天星小轮有限公司于 1898 年成立。该公司现时经营两条来往港内的渡轮航线，成人单程收费分别由 4.0 元至 6.5 元不等。

新渡轮服务有限公司（前称新世界第一渡轮服务有限公司）于 2000 年 1 月 15 日起接手经营以往由香港油麻地小轮船有限公司以持牌形式营运的渡轮航线，现时经营六条港内及离岛客运渡轮航线，成人单程收费由 10.0 元至 48.9 元不等。

港九小轮有限公司、愉景湾航运服务有限公司、珀丽湾客运有限公司及其他营办商经营其他港内及离岛客运渡轮航线。截至 2024 年 12 月底，本地渡轮每日平均载客约 106 700 人次^{註 1}。

除客运渡轮服务外，本港现有两条汽车渡轮航线，提供运载危险品车辆的服务。

自用交通工具：截至 2024 年 12 月底，本港有 578 001 辆领有牌照的私家车，占车辆总数的 71%。

停车设施：截至 2024 年 12 月底，运输署辖下 10 个政府多层停车场约有 4 000 个私家车 / 客货车泊位及 600 个电单车泊位，亦有一个旅游巴士露天停车场，这些停车设施现交由两间私营公司管理。除此之外，估计现时另有约 759 200 个非路旁停车位，其中约 202 300 个供公众使用，其余约 557 000 个车位位于商业、住宅及工业楼宇内供私人使用。

如交通情况许可，运输署会在适当的地点设立路旁停车位以应付短期泊车需求。有些地区因停车位数目有限但需求甚殷，故设有停车收费表，藉以阻止车辆长时间停泊。现时约有 37 600 个路旁停车位，其中不设停车收费表的约有 17 400 个。设有停车收费表的车位则约有 20 200 个，大部分车位的收费时间为星期一至六上午八时至午夜十二时，以及星期日及公众假期上午十时至晚上十时。

行车隧道：本港有 23 条行车隧道（包括三条沉管式海底隧道及一条在海床底下钻挖建造的海底隧道）。截至 2024 年 12 月底，21 条是政府隧道，两条是私营隧道。

塞拉利昂隧道连接九龙塘及大围，实施双程双线行车。隧道的南行和北行管道分别于 1967 年和 1978 年通车，平均每日行车量约 85 300 架次。隧道收费为 8 元。

香港仔隧道连接跑马地及黄竹坑，实施双程双线行车。隧道于 1982 年通车，平均每日行车量约 60 500 架次。隧道收费为 5 元。

启德隧道建于前启德机场跑道下，连接九龙湾及马头角，实施双程双线行车，并不收取费用。隧道于 1982 年通车，平均每日行车量约为 63 400 架次。

城门隧道连接梨木树及大围，实施双程双线行车。隧道于 1990 年通车，平均每日行车量约 48 600 架次。隧道收费为 5 元。

将军澳隧道连接秀茂坪及将军澳，实施双程双线行车。隧道于 1990 年通车，平均每日行车量约 83 600 架次。自将军澳—蓝田隧道于 2022 年 12 月通车后，将军澳隧道豁免收取隧道费。

长青隧道位于青马管制区内，实施双程三线行车。隧道于 1997 年通车，平均每日行车量约 78 000 架次，不收取费用。

海底隧道连接红磡及铜锣湾，实施双程双线行车。隧道以「建造、营运及移交」形式兴建，于 1972 年通车，并于 1999 年移交政府。隧道平均每日行车量约 93 100 架次，收费由 8 元至 50 元不等。

东区海底隧道连接鲗鱼涌及茶果岭，实施双程双线行车。隧道以「建造、营运及移交」形式兴建，于 1989 年通车，并于 2016 年移交政府。隧道平均每日行车量约 67 400 架次，收费由 8 元至 50 元不等。

大老山隧道连接小沥源及钻石山，实施双程双线行车。隧道以「建造、营运及移交」形式兴建，于 1991 年通车，并于 2018 年移交政府。隧道平均每日行车量约 56 800 架次，收费由 15 元至 35 元不等。

西区海底隧道连接西营盘及西九龙，实施双程三线行车。隧道以「建造、营运及移交」形式兴建，于 1997 年通车，并于 2023 年移交政府。隧道平均每日行车量约 95 600 架次，收费由 8 元至 60 元不等。

大榄隧道连接汀九及元朗，实施双程三线行车。隧道以「建造、营运及移交」形式兴建及经营，于 1998 年通车，并于 2025 年 5 月 31 日移交政府。隧道平均每日行车量约 41 800 架次。现时收费由 7.2 元至 45 元不等。

愉景湾隧道连接愉景湾及北大屿山公路，实施双程单线行车。愉景湾隧道及连接道路由愉景湾隧道有限公司拥有及管理。隧道于 2000 年通车。隧道平均每日行车量为 2 700 架次，收费由 50 元至 250 元不等。

尖山隧道、沙田岭隧道、大围隧道及南湾隧道位于青沙管制区范围内。尖山隧道、沙田岭隧道和南湾隧道实施双程三线行车，而大围隧道则实施双程双线行车。尖山隧道、沙田岭隧道及大围隧道于 2008 年通车，收费为 8 元。尖山隧道及沙田岭隧道平均每日行车量约 63 200 架次，而大围隧道平均每日行车量约 48 000 架次。南湾隧道于 2009 年 12 月通车，平均每日行车量约 63 100 架次，不收取费用。

观景山隧道往珠海方向实施四线行车，往香港方向则实施三线行车。隧道为港珠澳大桥香港连接路的一部分，属于禁区范围。隧道于 2018 年通车，平均每日行车量约 12 400 架次，不收取费用。

机场隧道是一条单向双线的行车隧道，连接港珠澳大桥香港口岸和香港国际机场。隧道于 2018 年通车，平均每日行车量约 4 500 架次，不收取费用。

中环及湾仔绕道隧道连接中环干诺道中高架道路、湾仔北及北角东区走廊，实施双程三线行车（铜锣湾避风塘至湾仔北一段西行为四线）。隧道于 2019 年通车，平均每日行车量约 51 000 架次，不收取费用。

龙山隧道连接粉岭及沙头角公路，而长山隧道则连接沙头角公路及打鼓岭，实施双程双线行车。这两条隧道均是香园围公路的一部分，于 2019 年通车，平均每日行车量分别约 23 100 架次及 12 000 架次，不收取费用。

屯门—赤鱲角隧道连接屯门及大屿山，实施双程双线行车。隧道于 2020 年通车，平均每日行车量约 36 300 架次，不收取费用。

将军澳—蓝田隧道连接将军澳、观塘及东区海底隧道，实施双程双线行车。隧道于 2022 年通车，平均每日行车量约 27 300 架次，不收取费用。

「易通行」不停车缴费服务：「易通行」由 2023 年 5 月 7 日起分阶段实施，现已推广至所有政府收费隧道。驾驶人士可直接驶过收费广场，透过「易通行」缴交隧道费，无须停车或排队付款。截至 2024 年 12 月底，近 99% 的已领牌车辆已获发车辆贴约 94% 的车辆已开立「易通行」户口。

中环至半山行人自动扶梯系统：在 1993 年启用的中环至半山自动扶梯系统，是由有盖行人道、16 条可转换方向的单向自动扶梯和三条可转换方向的单向自动行人道组成，以皇后大道中为起点，贯穿中环多条狭窄的街道至干德道止。该自动扶梯系统由机电工程署负责管理，每日约有 99 000 人次使用。

青马管制区：青马管制区是通往西北大屿山、马湾、香港国际机场及港珠澳大桥（香港口岸）的主要高速公路网，覆盖长达 21 公里的快速公路，包括青葵公路、长青隧道、长青公路、青衣西北交汇处、汀九桥、青衣北岸公路、青屿干线（包括青马大桥及汲水门大桥）、马湾路及北大屿山公路（至欣澳交汇处）。青马管制区于 1997 年 5 月通车，青屿干线平均每日行车量约 91 300 架次。政府由 2020 年 12 月起豁免青屿干线的收费，以配合屯门—赤鱲角隧道的开通。

青沙管制区：青沙管制区于 2009 年 12 月全面通车，是通往沙田、西九龙、昂船洲八号货柜码头及青衣九号货柜码头的主要高速公路网，覆盖长达 13 公里的快速公路，包括昂船洲大桥、南湾隧道、尖山隧道、沙田岭隧道及大围隧道。

过境交通：现时，透过深圳连接香港特别行政区及内地的过境铁路有三条，即东铁线、落马洲支线（东铁线的支线）和高速铁路线，其过境通道分别设于罗湖站、落马洲站及香港西九龙站。截至 2024 年 12 月底，罗湖过境信道平均每日处理的旅客量约为 175 500 人次，而落马洲支线过境信道平均每日处理约 150 400 人次（其中约 36% 旅客使用路面公共运输服务前往过境通道，包括专营巴士及专线小巴等）。每日

平均约有 73 000 名旅客于香港西九龙站乘搭高速铁路往内地多个城市。

除了过境铁路外，香港特别行政区现时有五条营运中的过境道路通道连接内地^{注 2}，即落马洲（连接深圳的皇岗口岸）、文锦渡、深圳湾、港珠澳大桥（香港口岸）及香园围。截至 2024 年 12 月底，每日经落马洲、文锦渡、深圳湾、港珠澳大桥（香港口岸）和香园围信道过境的旅客分别平均约为 32 900、4 000、94 200、77 800 和 69 700 人次。

截至 2024 年 12 月底，整体使用以上过境信道的旅客每日平均达 677 000 人次，当中使用铁路及口岸穿梭巴士^{注 3}分别平均约为 342 900 和 62 400 人次。其余旅客则搭乘跨境巴士、出租车或私家车过境。

过境车辆方面，截至 2024 年 12 月底，平均每日使用落马洲、文锦渡、深圳湾、港珠澳大桥和香园围通道的车辆分别为 11 500、2 400、13 500、11 900 和 3 100 架次。整体过境车辆数目平均每日达 42 400 架次。

注 1：各公共运输服务的平均每日载客人次以 2024 年全年日数，而非营运日数计算。

注 2：沙头角边境管制站的旅客及货物清关服务分别由 2020 年 1 月 30 日及 2022 年 3 月 14 日起暂停。

注 3：包括落马洲—皇岗过境穿梭巴士及港珠澳大桥穿梭巴士。