

# 目錄

P.10	序
P.12	前言



P.16	<b>1.1 人與時</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 二戰淪陷後的復原</li><li>• 意料不及的政經變化</li><li>• 為防務在新界建軍用道路</li><li>• 對外的陸路和航空交通</li></ul>
P.24	<b>1.2 城與港</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 迅速復原的港口經濟</li><li>• 繁忙的維港兩岸碼頭</li><li>• 中環、灣仔、北角增建渡輪碼頭</li></ul>
P.30	<b>1.3 城市與空間</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 交通的復原及不上人口的增長</li><li>• 戰前維港東西沿岸樓房</li><li>• 戰後初年的落腳熱點</li></ul>
P.36	<b>1.4 新界與離島</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 防務功能只求安穩</li><li>• 分元朗、大埔、新界南三區</li></ul>
P.41	<b>1.5 舉債與重建</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 公共財政帶動經濟復甦</li><li>• 五年工務建設計劃</li><li>• 政府財政實力和信心</li></ul>



P.48	<b>2.1 城與路</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 社會安定造就城市繁華</li><li>• 人口倍增促使市區擴張</li><li>• 港島北岸變化</li><li>• 填海工程擴展九龍東西</li></ul>
P.59	<b>2.2 工業發展</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 首個新界衛星城市——荃灣</li><li>• 工廠聚集地——土瓜灣</li><li>• 新九龍西——長沙灣</li><li>• 新九龍東——觀塘</li><li>• 新九龍東——新蒲崗</li></ul>
P.66	<b>2.3 公共交通</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 五六十年代的巴士、電車、渡輪</li><li>• 配合市區擴張增設公共交通路線</li><li>• 「自給自足」的衛星城市</li></ul>
P.75	<b>2.4 工務建設及開支</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 五十年代起的工務建設開支所需</li><li>• 耗資逾億的工務建設項目</li><li>• 公私合作推動公共建設</li></ul>
P.80	<b>2.5 道路建設：改善及新建</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 新發展區和偏遠地區</li><li>• 港九區的交匯和分流繞道</li></ul>

### 第三章 六七十年代

#### P.92 3.1 城與運

- 公屋與新市鎮的城市發展走向
- 工業蓬勃帶動經濟發展
- 公共交通需求與日俱增
- 港島與九龍的交通新貌
- 多建道路和碼頭帶動郊遊熱潮
- 政府積極發展港口和空港

#### P.100 3.2 政府架構與交通政策

- 1965 年工務司署新設土木工程處
- 1968 年成立運輸署處理交通事務
- 1969 年開設路政處負責道路工程
- 七十年代政府改組分設政策科
- 配合香港城市發展的土地與交通規劃

#### P.104 3.3 跨區道路 / 幹道建設

- 半世紀前海底隧道的出口規劃
- 葵涌道貫穿貨櫃碼頭和三個主要工廠區
- 九龍交通樽頸——東北走廊

#### P.111 3.4 葵涌貨櫃碼頭與海港變遷

- 七十年代兩項重大基建
- 香港航運業的貨櫃革命
- 全球三大之葵涌貨櫃碼頭
- 內港碼頭貨倉和船塢漸被淘汰
- 沿岸土地騰出興建海景樓
- 海底隧道通車無阻海上交通發展
- 新舊交替的海上風光

#### P.118 3.5 啟德機場

- 國際民航及世界局勢之關係
- 香港成為亞洲樞紐

- 啟德機場一再擴建
- 「坐飛機」、「睇飛機」

### 第四章 七八十年代

#### P.124 4.1 城與網

- 香港城市發展路徑之啟蒙時代
- 四通八達連接市區的交通網絡
- 貫通港九新界的幹線系統
- 交通擠塞蔓延各區
- 鐵路網大大疏導路面交通
- 道路網發展興旺了郊遊

#### P.131 4.2 交通與經濟相輔相成的政府規劃

- 集體運輸的規劃藍圖
- 綠皮書和白皮書提出的交通政策

#### P.136 4.3 邁向國際水平的幹線公路網

- 行車天橋、天橋交匯
- 高架道路
- 幹線公路工程
- 幹線公路隧道

#### P.147 4.4 新市鎮交通系統發展

- 新市鎮工業發展
- 新型交通系統
- 新市鎮的對外交通需求

#### P.153 4.5 公共交通：鐵路、巴士、港內線渡輪

- 地鐵、九鐵、輕鐵
- 專利巴士、鐵路接駁巴士、非專利巴士
- 小巴、的士



## 第五章 八九十年代

### P.164 5.1 城與時

- 住屋、買樓
- 人口遷移新界
- 新建私樓和有車階級
- 新界北上的跨境交通和運輸
- 新界南下的打工一族

### P.173 5.2 制定長遠策略的構想與局限

- 「全港發展策略」
- 從港口及機場發展策略到「玫瑰園計劃」

### P.179 5.3 陸路跨境與新界西部交通走廊


- 道路過境通道
- 缺乏發展空間的鐵路貨運
- 新界西部鐵路走廊、港口鐵路線
- 3 號幹線與落馬洲邊境通道

### P.186 5.4 公共交通互聯之相應政策

- 巴士專用行車線
- 公共交通協調政策
- 輕鐵與「輕鐵專區」
- 針對交通擠塞的各種主張和措施

### P.192 5.5 航空交通

- 九十年代全球第三最繁忙機場



## 第六章 邁向新世紀

### P.198 6.1 機場核心計劃完成

- 機場鐵路
- 新機場通道、港口

### P.204 6.2 跨境交通與基建

- 廣深高速公路
- 陸路跨境
- 河運
- 鐵路貨運
- 基建協調委員會
- 客運
- 籌建新跨境通道——深港通道

### P.210 6.3 鐵路為骨幹

- RDS 的三個優先項目
- 西部鐵路走廊（西鐵）
- 將軍澳綫
- 馬鞍山鐵路（馬鐵）與尖沙咀延線
- CT3、RDS2000

### P.217 6.4 世紀末幹線道路發展

- 3 號幹線落成前後
- 白皮書提及的其他主要道路項目
- 牽涉海港填海的項目
- 回歸後政府提出的首個龐大道路基建計劃——10 號幹線

### P.223 6.5 世紀初回望

- 2001 年港九新界人口
- 12 個新市鎮地區
- 上班上學的分區人口統計
- 鐵路沿線發展與市區重建

### P.232 後記

### P.234 附錄一：香港人口、來港及移居外地人數統計

### P.236 附錄二：1999 年第三次整體運輸研究報告圖錄摘要

### P.238 附錄三：香港幹線公路編號

### P.240 延伸閱讀書目

### P.241 致謝

## 序

吳偉賢博士是我初出茅廬時的上司，後來則成為了相交十多年的好友。他第一次給我看書稿，是去年一次觀影後，我們一起喝咖啡的時候，他興致勃勃地談起專線小巴的歷史。那時我已覺得，這是個了不起的書寫計劃：把香港戰後的交通史，放到更廣闊的社會經濟變遷的脈絡之中。至少在華文普及作品中，這是少見的嘗試，也是認識香港的一塊值得補上的拼圖。

吳博士的專業是控制工程。當年我還是他的研究助理時，他便常提點我要考慮時間和成本管理，以及建立作業系統。我展讀書稿，如見其人，工程學的視野躍然紙上。吳博士透過對原始文檔的紮實研究，交代了港英政府到特區政府就交通規劃的一盤又一盤「數」，成為貫穿全書的線索。這些數字背後，其實就是政府可以調動的各種有形無形的社會資源，反映了香港在人口、民生、產業結構等各方面的變遷。有關戰後香港社會的書寫不少，亦有本地史著作聚焦在基建與交通；我認為本書最有趣的地方，就是以解析數據為橋樑，接通兩者。

本書篇幅不長，吳博士寫得很節制，但求讓事實說話。我尤其欣賞他的文字簡練，描繪社會變遷圖景清晰，讀來像是參與了一次穿梭時光的香港交通導賞團，不帶學究氣。

我是研究政治學的，這裡可以補充一些從本書內容延伸開去的思考方向。就以港英時代而論，本書描繪政府處理工程的形象，是公共行政學中所謂「理性」(rationalistic)及「務實」(incremental)的：面對轉變，迎難而上，構思都是以實際的經濟發展或民生需要作根據。政府似乎失算不多。但

這到底是事實，還是後來我們的回望，為他們「事後孔明」？當年政府各部門之間有沒有傾軋？社會各方勢力的游說怎樣左右了政府的決策？倫敦方面的外交和地緣政治考量又有多大影響？

這裡更根本的問題是：香港的發展模式和路向，有沒有曾經因種種原因錯過的更好選擇？在書的第五章末，吳博士指出港府應對發展帶來的交通挑戰，對比其他東亞大城市，是「比下有餘」。這其實打開了一個很有意思的思考窗口：他山之石，可以攻玉，比較起來，香港還有更好的可能嗎？

我幾乎每天都坐巴士上下班。有一次從屯門回大學，巴士從青葵公路轉入呈祥道，於車上讀吳博士的書稿，望出窗外，就是書中再三致意的葵涌貨櫃碼頭。歲月流逝不減其壯觀，讀了書中討論它的歷史與成就，更讓我添了幾分敬意。不禁想起，十二年前碼頭工人在這裡的大罷工，在香港的交通運輸史，又將留下甚麼意義呢？本書只寫到廿一世紀之初，大約之後的發展，還有待更長時間的沉澱，才更能看清前因後果。

**李敏剛**

香港恒生大學社會科學系助理教授  
2025年3月

## 前言

香港位處大陸邊緣，是珠江口一角丘陵岬地，海岸彎曲，腹地起伏多山，漁農人口分散。清末開埠通商，河海交通一路發展，成為南中國最繁忙的大碼頭。廿世紀初，九廣鐵路通車，與廣州聯繫更密切，水陸運輸並行，客貨兩旺。到二次世界大戰前夕，香港已是個上百年歷史，人口近百萬的港口城市；面向內港<sup>1</sup>的港島北岸和九龍半島西岸，是人口最密集的城區。

1950年，二戰和國共內戰相繼結束，內地政局發生巨變，大量人口湧入香港，擠滿了市區樓房，荒地山邊搭起的大量寮屋，如雨後春筍。估計當年共逾200萬人棲身香港，比戰前人口超出逾倍。城區在人口壓力下開始擴大，衣食住行各方面，都成了長期社會問題。其後香港人口長期直線上升，每10年增加百萬，一直到八九十年代，才見放緩。2000年人口近670萬，半世紀增逾兩倍。新世紀人口增長已趨溫和，而且長期低於政府推算，目前人口逾750萬，25年間增加不到百萬。

二戰後到新世紀，香港面對人口膨脹，迎難而上，從「難民」<sup>2</sup>社會發展為國際都會，是香港的大時代。認識香港發展，採取角度不論是經濟、社會、民生，甚至政治，都要思考這半世紀重要歷程。

本書以交通發展為題，切入這個大時代，從交通發展看時代變遷，旨在回溯而不在議論，主要探索的，是當時的實況。交通來往，是城市人的生活日常，路上時日所見，構成人們的城市印象。交通工具發展、路線增減、新路通車，是直接體驗得到的城市轉變。紅磡海底隧道、葵涌貨櫃碼頭、地下鐵路、新機場等建設，是時代變遷的重要標誌。

香港人到了外地，常有感到交通不夠便利，多少源於與香港比較，也反映香港人重視交通。事實上，香港的交通系統是公認的世界級典範。以香港

交通為題的著述甚多，尤其是以愛好交通工具的讀者為對象的趣味書籍，可謂琳瑯滿目；與工程、規劃、政策等專門領域相交的專著也不少，卻未必以大眾為書寫對象。

交通並非筆者專長，大膽下筆，其實源自一份想要回溯香港的衝動。目睹香港近年轉向，勢如裂變，這個城市似乎一下子給投進了某個宏圖，一個與上世紀走來時面向很不一樣的宏圖。回溯香港，嘗試以文字呈現時代變遷中的城市景象，認清這個我以為熟悉的城市，是如何一路走來。

全書按時序分六章，每章大致以10年為期，相鄰篇章時期稍有交疊。每章各以五篇文字，速寫期內與交通相關題目。30篇文字亦各自獨立，按時期和題目選材速寫。速寫要呈現的是時代輪廓，選材偏重報道、文件、統計等當代紀錄，追溯來龍去脈，不妄言前因後果。速寫的時期亦有長有短，譬如六七十年代啟德機場一文，敘述跨度接近20年。又譬如第六章的五篇文字，大約都在2001年前後停筆。要長期敘述的題目，譬如公共交通，在五六十年代、七八十年代、八九十年代三章裡分期編寫。

對新世紀的年輕人來說，城市空間，幾乎可視為網絡世界的實體延伸，交通往來離不開手機導航，衣食住行都在網絡空間費心。實體，是介面另一邊的世界，從前的事，上世紀的種種，更是無從說起。回溯過去，對年輕人從來不容易。不過，城市與交通，畢竟是眼前實實在在的事物，認識多一點來龍去脈，或有助提高對城市實體變遷的覺知。

當代人不放棄記述，年輕人不放棄認識。前事不忘，後事之師，這本小紀事對思考城市空間的未來應該有點參考價值。

1 即維多利亞港。

2 學者黃耀忠在研究香港政府的中國難民政策專著裡，就使用「難民」一詞來描述日戰時期結束之後至1980年代初期從中國內地來香港的「難民」群體說明如下：「『1945年至1980年由中國內地因各種原因逃往香港的人群』是否符合難民的標準，存在著一定的爭議，且在不同的歷史時期，各個政府對這一人群沒有一個明確的稱謂。為敘述方便，本書會統稱其為『難民』，或『中國難民』，但為了將該類人群與一般意義上的難民區分開，本書會在指稱該類人群時加上引號，以示區分。」  
黃耀忠著（2020年）。《從救濟到融合：香港政府的「中國難民政策」（1945—1980）》。香港：三聯書店。



## 1.1 人與時

1945 年，第二次世界大戰結束，香港經歷了三年零八個月被日軍佔領的時期，滿目瘡痍。尤其是維港兩岸市區，到處是毀壞的樓房、堆滿廢物的道路，沙塵滾滾。海面上有不少翻側的船隻，沉沒在海底的有更多。

## 二戰淪陷後的復原

日本投降，在港日軍向迅速到來的英國軍事人員交還香港。百廢待興，香港必須要重整市面，恢復社會秩序，更要重建管治。臨時政府施行軍政大半年，才交由再確立的港英政府恢復民政。

恢復民政初期，不只人力財力不足，亦缺乏政府組織及官員。施政不過應對眼前及日常問題，首要的是清理道路戰壕及海港，尤其是軍火等危險品。盡快恢復交通，不只關係民生，更關係政經、官商活動等人員來往。殖民地管治從來以經濟為要，尤其海港航運，是香港作為轉口港的支柱。

## 大力發展海港經濟

海港恢復暢通，碼頭貨倉等港口航運設施再次運作，轉口貿易重新興旺起來。政府財政不出兩三年已見盈餘，可見香港復原之快。

香港在開埠至二戰前近百年之間，發展為亞洲最重要的轉口港，連結南洋及東亞；歐美來亞通商船隻，會以香港為主要補給站。香港修造船業發達，維港內外有著大大小小的華洋船廠和船塢，紅磡、北角、鰂魚涌的大型船塢更具國際規模<sup>1</sup>。轉口時貨物要上岸暫存碼頭貨倉，搬運是人力密集的功效，需動用大量駁艇和碼頭苦力，相對陸路運輸更花時間和氣力。維港兩岸眾多碼頭貨倉集中在港島北岸的上環、中環、灣仔、北角，以及九龍半島的尖沙咀和東西兩翼的土瓜灣及大角咀。

## 亞拔高比為香港規劃發展藍圖

1947 年出任港督的葛量洪<sup>2</sup>，邀請了負責倫敦城市規劃的亞拔高比爵士 (Sir Patrick Abercrombie) 來港，為香港未來發展製作藍圖，前瞻 50 年的城市發展。亞拔高比為此訪港三個月進行實地考察，與多方會談，並參考了兩份戰前重要報告<sup>3</sup>，綜合前期發展路向，最終在 1948 年底寫成報告<sup>4</sup>。報告聚焦海港與兩岸市區的範圍，依舊以轉口港為香港定位，海港設施為首要的城市基礎建設；面對潛在而難以估量的人口增長，城市發展的主要挑戰，是如何在市區及周邊開拓土地而不損海港發展。

報告以大篇幅處理土地及房屋問題，建議大力發展新九龍<sup>5</sup>，即界限街以北及東西兩面的荒地、山地，估計足夠安置 50 萬人口，並能在不損海港功能的前提下在維港兩岸繼續填海，以應付商貿及水上交通需要。

1 這些大型船塢除船隻維修，更可承造遠洋船艦，是南中國重要的造船中心。

2 1947 年出任港督的葛量洪 (Sir Alexander Graham)，任期一再延長下，治港 10 年。

3 兩份報告分別是 1935 年由 W. H. Owen 撰寫的房屋發展報告 (*Report of the Housing Commission*) 和 1941 年 Sir David J. Owen 的海港發展報告 (*Future Control and Development of the Port of Hong Kong*)。

4 即是 *Hong Kong Preliminary Planning Report 1948*。

5 九龍山嶺南面與界限街之間的新九龍，包括荔枝角、深水埗、九龍塘、九龍城、觀塘，均屬新界，卻不在新界理民府制度之下，而是如港島及九龍一樣直接由政府管轄，可說是新界的特區。新九龍亦承擔著重要防務，包括深水埗的大型兵房、啟德機場的空軍基地。不過直到淪陷前，新九龍的發展範圍極有限，集中在靠近界限街東西兩端的九龍城和深水埗；遠離界限街的大片山腳地區，不是鄉郊就是荒野，和山嶺另一邊的新界沒兩樣。

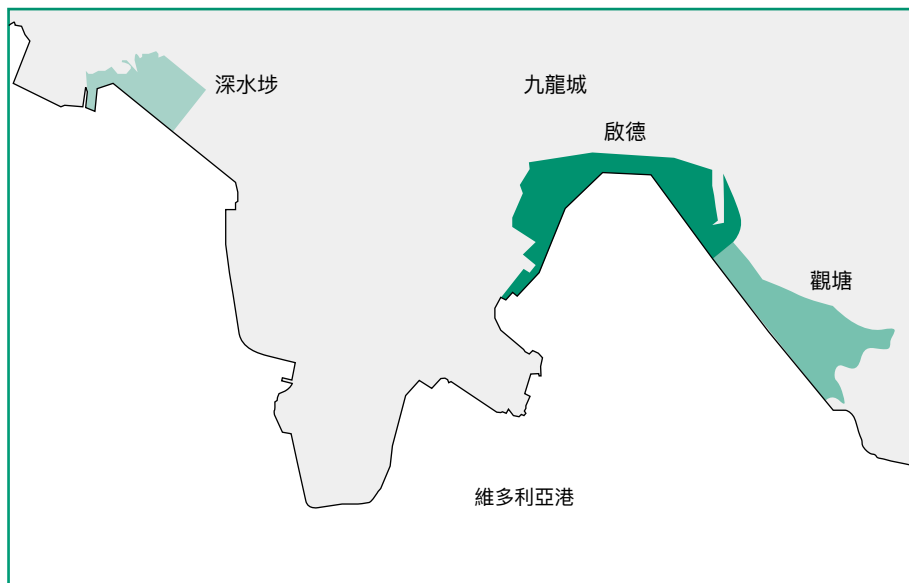


圖 1.1 地圖顯示五十年代中新九龍填海範圍。

報告亦重視陸上交通，討論道路、鐵路及隧道的篇幅甚為可觀，幾乎與土地房屋同量。報告指出，道路的主要問題在使用效率。市區大小路口缺乏交通指揮，行車緩慢，多人來往的路段常見人車爭路，導致交通擠塞<sup>6</sup>。市郊道路則欠缺規劃，分散而不集中，不少蜿蜒山路只通達小撮房屋，與修路成本不成比例。

至於鐵路及隧道，報告的建議非常大膽，認為九龍半島東西兩岸可以取代南端的尖沙咀火車站，出獅子山隧道的九龍段鐵路分東西支線，分別連向紅磡、土瓜灣及油麻地等碼頭地區。尖沙咀火車站騰出的空間，用作興建海底隧道，連接中環，不只通車，亦供人走路過海。

總的來說，報告對香港當時的情況掌握得很好，分析扼要，多項建議細緻而具體，譬如在土地問題上，對新九龍各處可開拓地區能容納的人口亦作出估算。

## 意料不及的政經變化

然而，香港當時面對的外部形勢轉變實在太急速，「難民」湧入數字大出所料，到韓戰爆發的1950年前後，人口已超逾200萬，比報告估計的超出好幾十萬。接踵而來的寮屋、衛生、醫療、社會秩序、治安等問題，政府上上下下應接不暇。到寮屋區頻繁出現災民以千計的大型火災，政府高層的注意力逐漸集中到清理寮屋和災民徙置問題上。

亞拔高比報告按理想密度估算的分區人口已不切實際，但開發新九龍的建議卻成了拓展土地的重要參考<sup>7</sup>。至於道路及交通改善工作，則到五十年代中多處路面出現擠塞時，才迫切開展。

與此同時，韓戰引致聯合國及美國對內地實施禁運，令香港的轉口及對華貿易一下子萎縮。社會民生與經濟同時出現大問題，危機四伏，也峰迴路轉——五十年代的香港工業竟然在如此艱難環境中一路茁壯成長，不只化解了港口業衰落的經濟危機，更為不斷增加的人口提供大量就業機會。禍兮福所倚，信乎！

6 港島北岸的中環、上環、西環直至堅尼地城聚集了不少人口及商貿活動，沿岸有著不少貨運及渡輪碼頭，交通問題尤其嚴重。就此，報告建議集中於三條平行跨區道路：沿海的干諾道、有電車行走的德輔道，以及內靠半山區的皇后大道，讓它們分別作為碼頭活動交通、跨區交通，以及區內人流交通的主道。德輔道的車流速度要提高，盡量關閉橫街、取消路口，而干諾道及皇后大道則要靠交通管理手段減低車行速度。

7 亞拔高比報告中的推算參考了當時倫敦及歐洲的城市規劃標準，報告所設定的人口密度為每英畝285人。以下列出部分待開拓地區的面積以作參考：何文田200英畝、九龍仔325英畝、九龍塘西275英畝、青山道125英畝、觀塘填海區175英畝、紅磡填海區150英畝、醉酒灣填海區200英畝、荃灣193英畝、啟德北350英畝，共約2,000英畝。

## 大量「難民」棲身寮屋

「難民」不斷湧入，整個五十年代年年增加 10 萬人口，大部分擠居九龍半島及港島市區，樓房不論貧富，都擠滿了人，無依無靠的惟有露宿街頭。靠近市區的荒地山邊都搭起越來越多寮屋，例如九龍半島北面獅子山下連綿一片的木屋、鋅皮屋，港島自銅鑼灣大坑山邊一路向東亦是這樣，亂七八糟的，毫無規劃可言，幾乎是到了見縫插針的地步。

還有離市區稍遠的荔枝角，以及新界鄉鎮周圍。不少新界寮屋佔據接近道路的荒山野地，居民徒步出入；找到遠離居所的工作，或搬遷就近，或寄宿打工，不會多花錢乘車上班<sup>8</sup>。



圖 1.2 簡陋民居，攝於五十年代九龍城。

圖片來源：開放數據平台

九龍半島的舊區極為擁擠，界限街以南的旺角、油麻地、紅磡、土瓜灣一帶，密匝匝的唐樓裡面住滿了人，在梯口後巷湊合僭居的也不少，衍生衛生治安種種市政問題。

到 1953 年聖誕石硤尾寮屋發生大型火災之後，政府終於下定決心面對長遠安置問題，積極拓展徙置區，興建多層徙置大廈，作更有計劃的徙置及建屋行動，寮屋問題才沒繼續失控，稍為控制下來。到五十年代末，獅子山下到處仍

是寮屋成村，但石硤尾、大坑東、李鄭屋、黃大仙等已建成秩序井然的徙置區。當時政府能力多有不及，無法徹底取締寮屋；若以後來興建的公屋規模計，需每年新建三數個公共屋邨才足以容納新增人口。

「難民」離鄉流徙，是避難也是謀生，國共內戰前，不少人已是省港<sup>9</sup>間往來打工，「出香港搵食」。徒步南來的「難民」到了深圳，還要翻山越嶺才到達九龍市區，偷渡越境的更要冒邊防槍彈威脅，甚至摸黑泅水，成亡命之徒。棲身寮屋的，不少都是如此挺過來的青壯年人<sup>10</sup>。逃過了戰禍卻逃不過寮屋大火，客死異鄉的，最叫人唏噓。

寮屋區縱然危險，卻也是無依靠的人解決生活的地方。有宗教及民間慈善團體的長期援助，災後有政府的救災行動；加上可期待徙置，更多人願意住寮屋，甚至把寮屋搭建在偏離市區的地方，例如有交通聯繫的新界地區，元朗、大埔等墟市周邊，靠近車路的山上，甚至海邊漁村附近都出現了寮屋。

搭建寮屋也方便聚居，鄉親照應，尤其是來自東莞、潮州、上海等較大族群<sup>11</sup>。

## 為防務在新界建軍用道路

戰前新界的主要道路，除了青山道和大埔道，就是大埔道粉嶺段兩條往邊境的支路——文錦渡路和沙頭角道。

8 寮屋區如城中村，不少「難民」來自農村，需時從農村生活過渡城市生活。

9 省港，即廣州與香港。

10 根據當時的理民官黎敦義 (Denis Bray) 回憶錄記述，於 1952 年進行的非正式調查。

11 深水埗多東莞人聚居，九龍城多潮州人，北角多上海人。



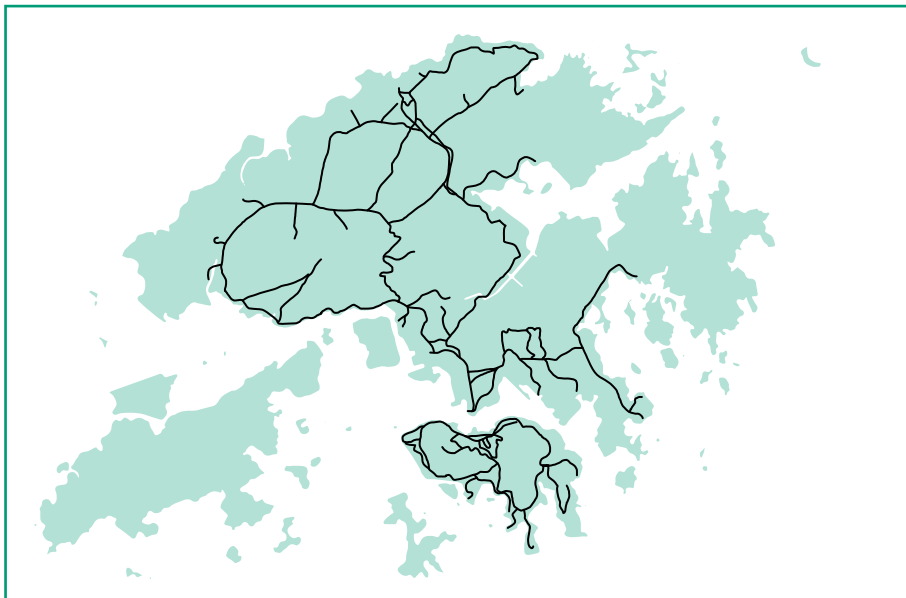


圖 1.3 五十年代港九及新界主要道路簡圖。

淪陷時期日軍開鑿的兩條孔道，一條從荃灣上大帽山為建雷達站，一條進入西貢對付抗日游擊隊，戰後先後由英軍擴建為公路。其中荃錦公路工程艱鉅，從荃灣翻越大帽山連結錦田石崗，是石崗軍營與市區之間的捷徑。

1949 年內地政局變動，旋即封鎖邊境。翌年韓戰發生，中英成為交戰國，形勢更趨緊張，兩地邊境加強防衛，並立法把邊境劃作禁區。英國在香港增兵佈防，駐兵曾數以萬計，以石崗為新界的軍事基地，皇家空軍亦進駐復建的石崗軍用機場。

英軍以石崗為核心再建兩條新路，粉錦公路連向粉嶺邊境，錦田公路東西連結大埔和元朗，加上荃錦公路，軍用道路成為戰後香港首批新建道路。新界腹地亦由此通車，也有了石崗這個四通八達的交匯處。軍用道路漸次開

放民用，也就有了巴士行走，後來更出現了載客的輕型貨車。公路範圍擴大，村民乘車機會多了，也方便了踏單車代步載貨。

駐軍在新界修路，是軍用防務，開放民用，亦促進了新界交通，尤其是錦田和元朗等平原地區，促進民生及地區發展的作用不少。新界軍營及軍用機場所在的石崗成了道路交匯處，位處市中心的英軍總部及添馬艦海軍基地卻一直是交通障礙，要待政府跟駐港皇家海軍多年交涉，到六十年代才得以建新路，貫通中環至灣仔。

## 對外的陸路和航空交通

香港的對外陸路交通只往中國內地，韓戰後與內地客運交通逐漸隔絕，九廣鐵路載客也止步羅湖<sup>12</sup>。香港與內地之間的貨運則繼續維持。省港客輪服務中斷，上環一帶原來熱鬧的省港澳客輪碼頭只餘往澳門的客輪服務<sup>13</sup>。

航空交通方面，1955 年開展的啟德機場擴建<sup>14</sup>及新跑道工程，開支過億，是當時最昂貴的工務項目。雖然有能力「坐飛機」的仍只限於少數官商富人，客運貨運數量都不大，但政府要藉此爭取成為區域民航樞紐，英國政府利之所在，亦積極支持<sup>15</sup>。1958 年新跑道落成啟用，是香港航空交通發展重要新里程。

<sup>12</sup> 來往廣州的直通車於 1950 年 10 月 14 日停駛。

<sup>13</sup> 原來行走省港澳的十多艘內河船統改行港澳線，形成惡性競爭，到了 1950 年代中，港澳渡輪只餘德星、大來、佛山三艘。

<sup>14</sup> 為迎接戰後民航發展，啟德機場用上 10 年擴建，填海造地，鋪新跑道，興建新客運大樓，建停機坪、油站、維修等後勤設施，花費過億，是破天荒的工務開支紀錄，幾乎與戰後復興工務開支總額看齊。詳見第三章。

<sup>15</sup> 英國政府提供免息貸款。

## 2.1 城與路

五十年代末，中國內地政治運動不斷，出現三年大饑荒，間接導致後來1962年5月「大逃港」<sup>1</sup>。去殖運動中的東南亞各地亦波濤洶湧，相繼出現排華。相比之下，香港的政局卻出奇穩定，商賈雲集，華洋雜處，更迎來了越來越多歐美遊客。亞洲的東方之珠，耀出熠熠光芒。

### 社會安定造就城市繁華

憑著不斷發展的地區及國際連繫，商貿已然蓬勃。戰後十幾年來增加的大量人口、資金、技術發展的工業，成了經濟新動力，推動出入口增長，復興了因韓戰制裁內地而遭打擊的香港航運業。

維港交通繁忙，港口停靠著不少經東海、南洋、太平洋來的貨船郵輪，駁艇穿插其中運送貨物接載旅客，還有越來越多由機動拖船拖動、可大量載重的躉船。兩岸的貨運碼頭、渡輪碼頭泊滿船隻，避風塘擠滿舢舨漁船。維港上常見的還有大小軍艦、航空母艦，艦上人員休假上岸成大批遊客，不少「大兵」日夜聚集在灣仔的紅燈區。尖沙咀亦多娛樂場所，彌敦道晚上亮起密麻麻的霓虹招牌，是聞名世界的香港城市夜景。

## 人口倍增促使市區擴張

直線上升的香港人口逼近300萬，是戰前的兩三倍，增長最迅速的是新拓的新九龍，人口已近百萬。維港兩岸舊區多擠了好幾十萬人，樓房道路卻仍是戰前格局，交通問題可想而知。鬧市街道、市集、路口、車站、碼頭，到處人頭湧湧，常見人車爭路，尤其是上下班時間的市中心和工廠區。擠車擠船，是好幾十萬打工仔的日常生活。

市區範圍擴大，樓宇高度限制放寬<sup>2</sup>，更推動了市區重建。地產興旺發展，市區到處拆卸低矮的樓房，興建六七層高的唐樓<sup>3</sup>，甚至更高層、有升降機的洋樓，提高了用地效率，亦改變了城市空間格局。重建樓宇騰出來的空間可以用來擴闊道路，建設新路。

城市空間多了道路，車輛數目亦隨之增加。更多人乘車來往，不論階層都會關心道路交通問題，留心廣播電台和報紙上的大小交通新聞消息。

政府稅收增加，有更充足力量承擔各種各樣的工務建設<sup>4</sup>。填海、拓地、供水、房屋、市政設施以外，交通是迫切需要解決的問題。

- 1 由於中國內地放鬆邊境，大批偷渡客湧入香港。九廣鐵路更要安排「回國人士專列」作遣返之用。「不少入境者在臨時架設的羈留營內稍為解決溫飽，便被送上各個載客車卡、牲口卡、貨卡及任何可供使用的鐵路車輛遣返內地。有時候，被遣返人士會在數天內再次非法入境，為的就是一次免費衣食招待。」Moss, P. (2007). *A century of commitment: the KCRC story*. Hong Kong: The Kowloon-Canton Railway Corporation. (中譯本：《百載流芳，情繫香江》)
- 2 1955年政府制定新的《建築物條例》，放寬樓宇高度和密度限制。沒電梯的樓宇可建至九層，有電梯的可以建得更高，以街道寬度的1.41倍為限。樓層高度限制也從12呎減至9呎。
- 3 唐樓的單位沒間隔，甚至沒有廁所，可任意「間房」。
- 4 五十年代最昂貴的工務項目是擴建機場，開支過億，雖然有能力「坐飛機」的只限於一小撮官商富人，但要藉此爭取區域民航樞紐地位，是香港政府也是英國政府的決心。



## 港島北岸變化

不少外國人，尤其是英國人，仍沿用維多利亞城這古老名字，指稱以政商雲集的中環為核心，包括東西兩面的西環、上環、灣仔的港島市區。

維城範圍沿岸遍佈大小貨運碼頭，最繁忙的是來往九龍的多個渡輪碼頭。此外，還有來往離島的渡輪碼頭和澳門<sup>5</sup>的客輪碼頭。

### 海軍還地，維城蛻變

開埠以來一直佔據維城黃金地段的皇家海軍基地船塢，隨著英國駐軍減少，1957年宣布關閉，於1959年連同九龍海軍船塢、添馬艦軍部用地一併歸還政府<sup>6</sup>。基地外圍那段又窄又彎、連電車也翻倒過的皇后大道，馬上給拉直擴寬。

在建的一條貫穿原來海軍船塢的夏慤道，連結中環和灣仔兩端，這條位處市中心卻沒有交通燈的康莊大道<sup>7</sup>，掀開了港島幹道建設的序幕。夏慤道兩端接上原來的沿海道路，一條橫貫港島北岸的交通走廊出現了。從此，駕車來往維城變得便捷，港島路面交通更加繁忙。



圖 2.1  
港島北岸交通走廊初現時，  
貫通西環、中環、灣仔。



圖 2.2 五十年代的中環街頭，除了汽車，人力車也是隨街可見。

圖片來源：開放數據平台

乘車便捷，受影響最大的是人力車。人力車還是到處可見，熱衷乘坐的遊客也不減，但不少原來的人力車常客，尤其是出入維城的「有錢人」，陸續改用私家車代步。過不了多久，政府在1968年停發人力車牌照<sup>8</sup>。

交通暢順也便利了貨車運輸，船運貨物集散可以更集中，碼頭遂可減少。碼頭減少，也舒緩了沿岸範圍的交通擠塞，貫穿其中的交通走廊就更暢順。這是一個對港島交通影響深遠的良性循環。

5 港澳碼頭交通日夜繁忙，除了來往澳門，不少港人經澳門進出中國內地，澳門也是偷渡客來港的中轉地。

6 政府與軍部1959年達成協議，需賠償共700萬英鎊，折合約1億港元。  
馬冠堯、張順光著(2021)。《港島北岸百年變遷》。香港：天地圖書。

7 戰前道路規格簡單，雙向大道沒中間分隔，兩邊也沒行人路。

8 「六七十年代間，本港的交通工具轉趨機械化，人力擔抬的轎在戰後已幾近絕迹。隨著政府在1968年停止發牌，人力車漸被淘汰。」  
香港記憶(n.d.)。Hong Kong Memory。取自 <https://www.hkmemory.hk/>。





圖 2.3 1969 年的灣仔正進行大規模的填海工程。

圖片來源：開放數據平台

遷走碼頭，亦方便填海。中環填海分五期進行，需保留的碼頭，陸續遷建到新海旁<sup>9</sup>；灣仔填海由海軍船塢一路向東，填出來灣仔北的一大片土地，幾乎有一個中環大小。有了新土地，中環的政商核心地位更牢固，灣仔亦正迅速發展為鄰近一個重要商業區。

維城蛻變，維城之名徐徐走入歷史。

## 港島東：銅鑼灣到柴灣

灣仔的另一邊是銅鑼灣，中環通灣仔的交通走廊通不過銅鑼灣，拿不出土地就建不到路。銅鑼灣原是天然小港灣、避風塘，五十年代初填平建成全港最大的維多利亞公園，新海旁關建了一個更大的銅鑼灣避風塘。

<sup>9</sup> 包括新皇后碼頭、新天星碼頭、新卜公碼頭、新港內線碼頭、新港外線碼頭、新海事處碼頭。馬冠堯、張順光著 (2021)。《港島北岸百年變遷》。香港：天地圖書。



圖 2.4 1958 年維多利亞公園內新落成的泳池，背後可見擠滿船隻的銅鑼灣避風塘。

圖片來源：開放數據平台



圖 2.5 1958 年維多利亞公園，背景見大坑山上建有不少寮屋。

圖片來源：開放數據平台





再遠一點的北角，沿岸在戰後填海建起多座碼頭倉庫，亦成了港島人口最多的地區，很多上海人在這裡聚居。北角再過一點的筲箕灣、柴灣人口也不斷增加，柴灣亦開展了大型填海發展工業。北角與柴灣之間的港島東道路有限，車輛卻不斷增加，交通早晚要出問題。

## 維港海面人來人往

香港人口大半仍擠在維港兩岸市區，要過海的人很多，沿岸各區的渡輪碼頭早晚都是人頭湧湧，亟需加建擴建。沒有渡輪的三更夜半，還有不少人乘舢舨過海。

汽車要過海的話，只得一條來往中環和佐敦道碼頭的汽車渡輪航線。1959年批出第二條來往北角與九龍城的渡輪航線，但要等兩面碼頭改建，五年後才通航。

水上人家仍然眾多，聚居離島及新界海邊漁村，也有不少居於各處避風塘，人數最多的三個在香港仔、銅鑼灣、油麻地，十幾萬水上人口大部分居於維港範圍<sup>10</sup>。銅鑼灣和油麻地避風塘是維港上的城中村，兩個由數以千計住家艇組成、自給自足的水上社區，各類小艇舢舨穿梭其中，提供各式各樣的服務。提供交通服務的「送人艇」會駛出避風塘，載人來往維港內外；夜深時分也會在渡輪碼頭附近「兜客」，接載趕不及尾班船的乘客過海。



圖 2.6 五十年代攝於旺角、油麻地一帶的避風塘。

圖片來源：開放數據平台

## 填海工程擴展九龍東西

市區土地多用來興建房屋，這時期急速發展的工業拓地多靠填海。九龍比港島平闊，在東西兩翼不斷填海延伸，填出來九龍東和九龍西的新土地，主要作工業用途。

九龍城碼頭在九龍半島東面，從北角乘渡輪過去時可以清楚看到，左面的紅磡灣幾乎填平了，右面更大的九龍灣填出了啟德機場長兩公里多的新跑道；舊跑道騰出的珍貴土地將發展為新蒲崗工業區。跑道後面的觀塘，是五十年代全港最大型的填海工程，是戰後首個政府規劃發展的衛星城市，以工業用地為主。有了新土地，原來海邊的觀塘道也要擴闊延長，成為出入觀塘的主要通道。

<sup>10</sup> 1961年首次全港人口統計，香港仔、維港、油麻地、筲箕灣四個屬「colony waters」範圍的海域分區人口數字分別為28,512、14,492、32,583、14,756，總人口90,343人；新界離島範圍的10個海域分區總人口為46,459人。1966年「colony waters」及新界離島範圍總人口分別降至61,200人和41,300人。

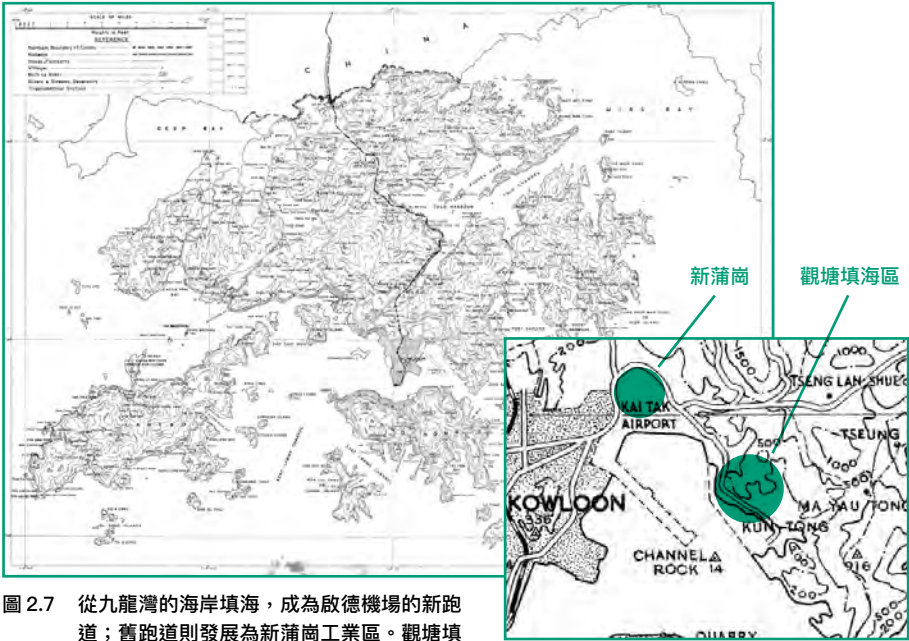


圖 2.7 從九龍灣的海岸填海，成為啟德機場的新跑道；舊跑道則發展為新蒲崗工業區。觀塘填海區在九龍灣東岸。

圖片來源：開放數據平台



圖 2.8 攝於1958年，觀塘填海新發展工業區。

圖片來源：開放數據平台

## 新九龍：徙置區、寮屋區、「難民」區

九龍西填海則集中於長沙灣，再過去的荔枝角已屬新界，有最靠近市區的沙灘泳棚，還有荔園，是很熱門的郊遊區。

九龍山嶺南面與界限街之間的新九龍，包括荔枝角、深水埗、九龍塘、九龍城、觀塘，均屬新界，卻不歸理民府，如港島及九龍一樣直接由政府管轄，可說是新界的特區，市區的邊緣；戰前仍是荒地，是政府拓地及發展的游刃空間。

新九龍是戰後大量「難民」聚居地區，密密麻麻的都是寮屋和徙置區。當中大量人口是長沙灣、新蒲崗、觀塘等工廠區的勞工來源。新九龍變化迅速，而變化的方向是與九龍市區融合，與新界分道揚鑣。

## 新界區的變化

湧入香港的「難民」雖然大部分進入市區，惟數目實在太多，即使只有小部分選擇在新界生活，人數也數以萬計，對當時的新界來說，是極大的人口增幅。「難民」謀生迫切，種稻米不易，收成亦太慢，均以生長週期較



圖 2.9 1956 年的九龍城。

圖片來源：開放數據平台



## 4.1 城與網

戰前的香港政府眼中，富有經濟價值的交通基建只有港口，其他都是要花錢的工務建設，包括開支龐大的啟德機場。這種思維在戰後逐漸改變，貨櫃碼頭的成功是一個關鍵。工業及航運不只靠港口及用地，亦靠覆蓋全港的公路網、工業區與貨櫃碼頭的暢通交通、勞動人口的出行效率，以及越來越重要的國際商務來往。

### 香港城市發展路徑之啟蒙時代

戰前政府主要收入來自港口稅、專營權、賣地，貨櫃碼頭的成功，帶來專營權收入，暢旺的出入口興旺了工商百業，商業利得稅及個人入息稅亦不斷提高了政府稅收。

交通基建包括機場、港口、碼頭、公路、隧道、鐵路等均屬長遠經濟投資，已成為香港政府與商界的共識。與此同時，人口亦持續有序地向新界新市鎮遷移，長遠的交通規劃益顯重要。於是，交通網及土地利用在整體規劃得以並重，互相配合。

香港政府的發展觀，從之前拓展土地主導，擴闊為更全面的基建<sup>5</sup>主導，這在當時世界是很先進的城市發展策略。這時期的重要性，不只是落成

的建設，往後不少發展方向及項目，均發源於這時期所規劃過、研究過，或只是提出過的設想。說往後半世紀香港的城市發展路徑啟發自這時期，亦不為過。

### 四通八達連接市区的交通網絡

葵涌貨櫃碼頭取代了維港兩岸的貨倉和碼頭，維港上落貨交通減少了，路上的貨櫃車卻越來越多，來回葵涌與各工業區。龍翔道與呈祥道的改善工程，以及西九龍走廊，是九龍這時期兩個最大型道路工程，都與出入葵涌有關，前者連向觀塘、新蒲崗，後者連向過海隧道。兩條都是不設交通燈的幹道，多段要以高架建成，跨越原來路面。



圖 4.1 七十年代初仍在發展中的葵涌。

圖片來源：開放數據平台

<sup>5</sup> 基礎建設泛指城市設施、交通基建，也包括填海及拓展土地。



在新界新市鎮、港島東區及南區，陸續開展更多道路工程，興建幹道，連結市中心與人口眾多地區。

## 香港首條高速公路——屯門公路

其中新界道路建設的緩急先後，主要是按新市鎮人口密度進度和工業區分布釐定；新界的幹線公路，也是新市鎮對外交通的主要通道。新界原有的大埔公路和青山公路，首尾相接，是新環迴公路工程的基礎，配合各新市鎮的發展步伐，不同路段陸續施工，或擴闊，或改道，或新建。沙田和屯門是這時期的發展重點，分別建成通向獅子山隧道的沙田路，以及通向荃灣的屯門公路，均為獨立立項的重大工程。屯門公路更是香港首條高速公路，造價不菲，以高架沿岸興建，由於多處山崖彎曲陡峭，工程艱鉅，堪稱香港道路建築技術的里程碑。

## 造價高昂的東區走廊和香港仔隧道

而當年造價最高的兩項工程——東區走廊和香港仔隧道——均在港島。東區走廊亦是高架沿岸興建，且涉及填海，部分路段更要架在海面上。東區走廊延長了北岸交通走廊，從中上環到北角沿途沒燈位的跨區幹道，舒緩了北角和銅鑼灣之間的交通擠塞，拉近了人口眾多的港島東與市中心的距離。香港仔隧道在港島中央貫通南北，縮短了市中心和南岸的距離，令香港仔及鴨脷洲發展更進一步，亦間接加速了世代聚居於此的漁民轉型。

## 貫通港九新界的幹線系統

從南到北的三條隧道——香港仔隧道、海底隧道、獅子山隧道——均屬1號幹線，一線三隧，是首條貫通港九新界，南北走向的跨區幹道，具標誌性意義。



圖 4.2 紅磡海底隧道銅鑼灣入口。

圖片來源：Cross-Harbour Tunnel, Causeway Bay, Hong Kong stock set, by foundin\_a\_attic. Licensed under CC BY 2.0.

海底隧道九龍出口分支出兩條幹道：向西的2號幹線，經九龍西及荃灣入新界，接上屯門公路，通達屯門；向東通往觀塘的3號幹線則較短，途經的啟德隧道，是全世界首條在運作中的機場底下建成的隧道。

再加上被編為7號的港島北岸交通走廊，組成一個跨區幹道網的主幹。這主幹以海底隧道為核心，在隧道兩端各分三支線，港島端往東、往南、往西；九龍端往西、往北、往東，貫通當時港九新界主要區域。

香港交通方便，是地鐵出現前已經聞名世界的城市特色，靠的是成熟於這時期的一個四通八達的道路網。

跨區車輛走幹道，不用沿途走地區道路，地區交通得以疏導，短程乘車也省時，更多人選擇以車代步。長中短途的巴士和小巴路線都不斷增加，等



## 後記

書稿寫就，向一位前輩請益。前輩細看了目錄，讀了兩章，以「鋼筋水泥」形容書稿內容，我一時間反應不過來，後來想想，的確頗為貼切。著眼交通城市的「鋼筋水泥」，嘗試呈現發展過程的肌理，反映城市空間和時代變遷，確是編寫這書的原意。

下筆前沒想到的是，白描式的陳述原來很不容易，見山是山，需要謹慎修辭，提防不經意的主觀發揮。現在書編寫完了，不妨在書後記下一些個人想法。

「天地相合，以降甘露，民莫之令而自均。」<sup>1</sup>所書寫的時代，香港似乎是個「坤厚載物」的地方，不同階層都能得益於發展。交通建設是公共資源，乘客載物，人所共用；香港高效率的交通運輸，可說是地坤厚的直接體現。

我們從來把便捷交通視為理所當然，有沒有把「坤厚載物」的發展同樣視為理所當然？世紀之交，鐵路勢成交通骨幹，不論市區郊區的車站範圍，都成了地區發展焦點，就近興建的商廈和屋苑越蓋越高。如果鐵路是地表盤錯的竹根，車站是竹根的節點，密集車站範圍的高樓大廈，就是沿竹根蔓生，從節點拔起來的一叢叢粗竹。與之相比，老區舊樓是連片雜生的灌木林，有待清理重建，釋放土地與空間。竹叢與灌木林的比喻，或可供想像城市交通與地貌的關係和融合。

■ 1 出自《道德經》。

攝影：梁群芳



在香港住得越久，越認識到香港郊野的美麗和可貴。衛星圖上的珠三角地區，多見的是大片大片棕灰，東南角的香港卻一片藍綠，山海的顏色都是很突出的。

美麗的郊野和發達的交通兩者兼得，在我看，是香港在地理空間發展方面的最大成就。遍佈全港數以百計交通可達、風景不同的行山徑，展現了這成就的美好。不隨便改變郊野面貌，集中在已有的市區範圍開拓發展空間，是否能成為香港的長遠共識？

2025年3月



掃描查看衛星圖上的珠三角地區