

新大嶼山巴士： 大嶼山的公路守護者

新大嶼山巴士（簡稱嶼巴），是香港第三間專利巴士公司，服務範圍主要在大嶼山。在嶼巴1973年成立之前，大嶼山曾有過激烈的巴士競爭。九巴於1960年首度進駐，但假日大量白牌車搶客，令九巴於1965年黯然退出。此後，昂平巴士、聯德巴士、大澳公共巴士陸續登場，三間公司在客量不多的島上惡性競爭，結果全部嚴重虧損。在理民府協調下，三間公司於1973年3月實行聯營，同年5月11日正式成立「新大嶼山巴士（一九七三）有限公司」。

1973年7月22日，嶼巴成立僅兩個月，便遭遇一場慘烈車禍。一輛滿載乘客的巴士由菴山駛往梅窩，因閃避私家車失控墮下300呎深谷，釀成17死23傷。車禍後，該道路改建成雙線行車，意外現場立有一根「喃嘸阿彌陀佛」石柱，超度亡靈，也提醒著後來者。

1992年1月，冠忠巴士集團以4,000萬港元全面收購嶼巴。車隊陸續翻脩為白色加綠色的冠忠款式，煥然一新。東涌新市鎮的出現，為嶼巴帶來了新機遇。嶼巴開辦37及38號等東涌區內路線，進一步融入大嶼山的發展步伐。

新大嶼山巴士的歷史，正是大嶼山從偏遠鄉郊走向現代化社區的縮影。嶼巴每天行駛在大嶼山的山路上，接載居民和遊客，見證著這片土地日復一日的變遷。



▼嶼巴前身聯德巴士，使用金馬（Commer）巴士車身。

大嶼山的士： 穿梭離島的藍色風景

在香港的三種的士中，以大嶼山的士最為少見。它們只在特定範圍內行走：大嶼山、赤鱗角以及港珠澳大橋香港口岸公共運輸交匯處。天藍色的塗裝，與大嶼山的海天風光相映成趣，清晰易辨。

大嶼山的士出現於1983年，是專門為服務這個偏遠島嶼而設。自1998年起，香港的士總數維持在18,163輛不變，但三種的士的配額懸殊：市區的士（紅的）有15,250輛，行走港九及部分新界；新界的士（綠的）有2,838輛，服務新界大部分地區；而大嶼山的士（藍的）僅有75輛，要在東涌街頭或機場等候區看見一輛藍的，並非易事；若想在東涌或梅窩臨時叫車，甚至可能需要打電話預約。

收費方面，藍的的起步價在三種的士中最低。2024年調整後，首兩公里收費24港元，低於紅的的29港元和綠的的25.5港元。不過，若路程較長，藍的的長距離跳錶收費反而會高於另外兩種的士。這種定價結構，反映了它主要服務短途接駁而非長途跨區的定位：從東涌地鐵站到大澳、昂坪或迪士尼樂園，是藍的最常見的營運路線。

藍的司機大多熟悉大嶼山的每一條山路。他們知道昂坪道何時起霧，懂得在貝澳路口避開週末塞車，也能告訴乘客哪個時段在觀景台最容易看到中華白海豚。對許多遊客來說，藍的不只是一種交通工具，更是進入大嶼山鄉郊的第一位嚮導。



在大嶼山腹地，巴士班次稀疏，藍的填補了公共運輸的縫隙，是這座島嶼交通網絡中不可或缺的一環。當你在東涌地鐵站跳上一輛藍的，往大澳的方向駛去，窗外由高樓漸漸轉為紅樹林與棚屋。這段車程本身，就是一場從城市通往離島的儀式。而那一抹天藍色，正是大嶼山公路上最獨特的風景。

離島度假屋： 尋回香港的另一面

每逢週末或假期，中環往離島的碼頭總是排起人龍。人們背著行囊，渴望逃離這個「石屎森林」，前往長洲、南丫島或大嶼山，尋找這座繁華都市的「B面」。多元的離島住宿正蓬勃發展，為旅人提供截然不同的慢活體驗。

短租度假屋：離島的煙火氣

如果你想體驗最地道的離島生活，短租度假屋是極佳的選擇，它們大多鄰近海灘，方便隨時散步或進行水上活動。長洲東堤一帶的度假屋尤其著名，近年經過翻新後，不少單位融合了北歐簡約風，配備海景露台、開放式廚房甚至燒烤爐，住客能從街市買來新鮮海鮮，在露台上享受私人的燒烤派對。在南丫島，優閒度假屋靠近榕樹灣碼頭，提供設有小廚房的房型，適合想深入探索小島風情的旅客。在大嶼山梅窩，銀景度假中心和海景度假樂園距離銀礦灣沙灘僅數步之遙，環境清幽，價格親民。

露營與 Glamping：星空的野趣

若你追求更貼近自然的體驗，Glamping（豪華露營）結合了露營的野趣與酒店的舒適。長洲西園是長洲最具規模的露營歷奇園地，佔地 11 英畝，設有超過 40 個特色營舍，包括充滿異國風情的印第安營、南非營、蒙古包，以及能夠觀星的圓拱屋。營內冷暖空調、獨立衛浴齊備，住客還能參與燒烤及各類歷奇活動。



▲ 南丫島文麗華度假屋

▼ 長洲西園蒙古包住宿體驗

特色酒店：歷史的深度遊

如果想體驗更富文化氣息的住宿，位於大澳漁村的大澳文物酒店是不二之選。酒店前身是1902年建成的大澳警署，被評為二級歷史建築，保留了殖民管治時代的色彩。酒店僅有九間客房，坐落在小山丘上，住客可以在這裡欣賞大澳的日落與寧靜的海面，感受悠久的歷史與漁村文化。

無論選擇哪一種住宿，離島都能讓你暫時放下都市的繁囂。在這些小島上，時間似乎流動得慢一些，讓你重新感受生活的寧靜與美好。



◀▲▼ 大澳文物酒店成為離島區唯一古蹟酒店，地理位置三面環海，環境優美。

橫水渡： 從竹竿撐船到離島穿梭

在大澳，一座名為「橫水渡橋」的行人天橋橫跨大涌，連接兩岸的棚屋與街市。橋的名字，藏著一段香港水上交通的舊日風景。昔日，大澳居民要往返兩岸，只能依靠一種用木製的渡船，每次可載約 30 人。早期船夫以竹竿撐船，後來兩岸綁了麻繩，乘客站在船上，船夫拉動繩索緩緩靠岸。這個場景，曾是「香港威尼斯」最經典的畫面之一。

1996 年，大涌橋建成，橫水渡完成歷史使命，居民和遊客從此不再需要乘船過河。橋被命名為「橫水渡橋」，以紀念這項曾服務大澳數十年的傳統交通工具。

然而，「橫水渡」這個名字並未消失，而是在現代香港交通的語境下，轉化為另一種形式：一條穿梭於坪洲、梅窩、芝麻灣和長洲之間的街渡航線，由持牌渡輪營辦商經營，方便島民跨島往來，也為遊客提供了一種獨特的跳島旅行方式。這種「現代橫水渡」，雖然不再以竹竿撐船，不再以麻繩拉船，但它串聯離島的功能，與當年的大澳橫水渡一脈相承。

從大澳水鄉的竹竿與麻繩，到坪洲、梅窩、芝麻灣、長洲的街渡航線，「橫水渡」三個字跨越時代，成為香港離島水上交通的歷史符號。它提醒著我們：在橋樑與隧道未出現之前，水是分隔，船是連結；而這座城市與海之間的關係，從來都密不可分。



▲ 1970 年代大澳橫水渡

▼ 2026 年大澳橫水渡橋

梅窩水牛： 從耕牛到濕地守護者

到過梅窩的人，都有一個深刻印象：這裡有很多牛。梅窩以農立鄉，推測牛隻大概在南宋已經出現。昔日，梅窩放眼稻田，牛是農民耕耘的最佳幫手。然而1950年代，政府興建石壁水塘，截去灌溉水源，稻田因而荒廢。農民不忍屠宰與自己並肩辛勞的耕牛，唯有將牠們放生。從此，耕牛變成了流浪牛。

時至今日，梅窩的牛群已繁衍了十幾代。2022年漁護署調查顯示，全港約有180頭水牛，其中逾六成半棲息於大嶼山，主要聚居在貝澳濕地、水口等低地。有趣的是，水牛的習性對生態環境有著意想不到的貢獻：牠們吃草能控制野草高度，在泥地打滾形成泥沼，吸引不同昆蟲和蛙類，逐漸營造出濕地生態。世界自然基金會（WWF）自2006年起利用這一點，將大嶼山水牛遷至米埔擔任「生態保育員」，維持淡水濕地生物多樣性。2024年，WWF更提出以梅窩為試點，計劃興建水牛公園，目標將梅窩發展成可持續農業中心。

然而，人牛共處並非沒有矛盾。有居民認為水牛具攻擊性、破壞農作物；黃牛隨處便溺影響衛生，希望將牠們移離。另一方則認為牛隻是梅窩的生態特色，應保留原區。漁護署自2011年起推行「捕捉、絕育、遷移」計劃，控制流浪牛數量，減少人牛衝突。梅窩水牛的故事，折射一座島嶼從農耕社會走向現代化的變遷。牠們既是歷史的遺留，也是未來生態保育的可能。

