

机场离岛、荃湾及屯门小区联络小组
第十三次会议记录

机场离岛、荃湾及屯门小区联络小组第十三次会议在 2019 年 9 月 9 日（星期一）下午 2 时正举行，至下午 4 时正结束。会后并安排小组成员眺望一号客运大楼附属大楼及讲解工程进展。

出席者：

吴自淇先生（机场管理局）－机场小区联络小组主席

姚兆聪先生（机场管理局）－机场小区联络小组副主席

离岛区

何进辉议员

黄文汉议员

何绍基议员

郭平议员

黄秋萍议员

李文安先生

荃湾区

黄伟杰议员

陈崇业议员

谭凯邦议员

陈琬琛议员

林发耿议员

罗少杰议员

伍显龙议员

黄家华议员

邱锦平议员

李洪波议员

蔡清辉先生

屯门区

李洪森议员

甘文锋议员

苏照成议员

李莹女士

林德亮先生

麦磊乐先生

机场管理局

李仲腾先生（三跑道项目环境事务总经理）

刘绍荣先生（三跑道项目建筑工程高级经理）
张永翔先生（首席传讯主管）
陈浩荣先生（基本工程总经理）

未可出席者：

离岛区

周玉堂议员
余汉坤议员
周浩鼎议员
傅晓琳议员
邝官稳议员
李桂珍议员
邓家彪议员
黄汉权议员
余丽芬议员
张富先生
刘焯荣先生

荃湾区

陈振中议员
郑捷彬议员
邹秉恬议员
古扬邦议员
葛兆源议员
林琳议员
林婉滨议员
文裕明议员
赵耀年先生
傅振光先生
邓绍荣先生

屯门区

梁健文议员
欧志远议员
陈文华议员
陈文伟议员
陈有海议员
程志红议员
朱耀华议员
何杏梅议员

何君尧议员
古汉强议员
龙瑞卿议员
巫成锋议员
吴观鸿议员
苏嘉雯议员
谭骏贤议员
陶锡源议员
曾宪康议员
黄丽嫦议员
杨智恒议员
叶文斌议员
姜启邦先生
梁卓贤先生
周锦祥先生
刘志诚先生

欢迎及简介

負責人

1.0 主席欢迎小组成员出席机场离岛、荃湾及屯门小区联络小组第十三次会议，并欢迎四位新加入的小组成员，包括大澳乡事委员会主席何绍基议员、东涌乡事委员会主席黄秋萍议员、大屿山南区乡事委员会主席何进辉议员及荃湾乡事委员会主席邱锦平议员。主席感谢他们义务出任第四届小组成员，任期至 2020 年 8 月底，为机场运作及未来发展提供宝贵意见。

主席向成员介绍两本书，其中一本是香港国际航空学院的 2019 年课程概要，另一本则是《从「城市机场」到「机场城市」》的报告，介绍香港国际机场的未来愿景及策略。

主席介绍机场管理局（下称「机管局」）的代表，并表示今次会议向成员介绍从城市机场到机场城市的概念、三跑道系统项目的最新进展以及环境事宜等，及听取成员的意见。

通过 2018 年 12 月 20 日机场离岛、荃湾及屯门小区联络小组第十二次会议记录

2.0 成员没有修改建议，会议记录获得通过。

简报

- 3.0 机管局向成员讲解从城市机场到机场城市的新概念，并表示发展机场城市须要提升基建及功能，例如扩建一号客运大楼附属大楼和四号停车场以增加运力；兴建航天城和收购亚洲国际博览馆提升功能；以多式联运连系大湾区；发展高端物流中心提升货运服务；及善用科技提升运作效率，使机场有组织地在社会整体层面与相关经济活动及规划结合，从而围绕机场向外拓展网络，形成机场城市。
- 3.1 机管局简介三跑道系统填海拓地工程的最新进度，深层水泥拌合工程已大致完成。填海工程正按计划放置海堤石料、铺设海堤和填料。机管局表示，现正兴建南附属大楼、新行李处理系统和旅客捷运转车站地库、及旅客捷运车厂结构。
- 3.2 机管局向成员报告，由 2018 年 12 月至 2019 年 6 月施工期间的环境监察及审核情况，当中包括三跑道系统工程项目对空气及噪音监察、水质监察、中华白海豚监察，及其他环保措施的实行情况。机管局亦介绍了改善海洋生态及渔业提升措施的最新进展，包括完成安装首批环保海堤、已于 2019 年 5 月投放首批鱼苗及进行监察。机管局并介绍环保机场设计策略及分享可持续建筑的前期工程成果。
- 3.3 有部分成员就三跑道系统项目的相关事宜，提出以下的意见和询问：

工程填料的来源及价格

- 1) 有成员关注三跑道系统填海工程所需的海砂在价格上会因来源地不同而有较大差异，查询海砂价格攀升会否影响三跑道项目的工程预算和完工时间。

机管局响应表示，一直与主要填海工程承建商尽力从不同来源取得填料，包括广东省及福建省的机制砂、香港公众填料及其他正进行的本地基建项目所产生的合适填料，以及内地及东南亚的砂粒填料。另外，机管局及主要填海工程承建商一直与土木工程拓展署紧密合作，积极提高三跑道系统项目使用公众填料的数量。至于三跑道填海工程的砂粒价格是十分敏感的商业资料，机管局不便透露砂粒价格的详情。机管局强调，尽管在未来数月要维持稳定及充足填料的供应仍然充满挑战，机管局仍然维持以在预算的 1,415 亿港元内完成整项三跑道系统项目为目标，于 2022 年启用新建成的第三条跑道，并于 2024 年年底前完成整项三跑道工程。

海豚监察

- 2) 有成员认同，有承建商以闭路电视系统来监察海豚管制区；并建议机管局可运用人工智能科技，以监察海豚或其他海洋生物的行踪，可减省人手。

机管局感谢成员的意见，并表示会探讨，应用人工智能科技来监察海豚或其他海洋生物行踪的可行性。

海洋生态教育

- 3) 有成员建议，机管局可善用海岸公园生物多样性的特点，透过不同的形式，例如利用影片或参观活动，加强公众人士对海洋生态环境的认识和保育意识。

机管局感谢成员的意见，并表示在推广海洋生态教育方面，已成立改善海洋生态基金及渔业提升基金资助与海洋生态保育支持有关项目；与及继续与渔护署合作，就划定拟议的三跑道系统海岸公园进行准备工作，其中包括海岸公园的营运及管理计划、及推广海洋保育和生态旅游等事宜，当中亦会加入公众教育的元素。

- 3.4 有部分成员就飞机噪音、多式联运中转客运大楼、环保机场、扩建二号客运大楼、容貌识别系统、机场货运发展、以及机场城市等事宜，提出以下的意见和查询：

飞机噪音

- 1) 有成员询问，机管局会否考虑在三跑道系统工程完工前，逐步增加使用西博寮海峡的航班和时段，以减少飞机噪音对附近居民的影响。

机管局响应说，由于使用此进场程序的飞机须在复杂的地形上精准地沿预设的航道飞行，飞机须具备高水平的导航性能，除了飞机必须具备适当的装置外，航空公司的机组人员亦须符合特定的要求，并从其注册地及相关地区的民航当局获取运行授权后，才可以使用该进场飞行程序。目前只有少数的飞机可使用该程序，民航处会继续鼓励航空公司把所需的导航装置纳入更换或改装飞机的计划，让符合各项有关要求的飞机和机组人员逐步采用该程序。机管局相信当三跑道系统投入运作后，其使用率可大大提高。另外，机管局亦采取多项措施减少飞机噪

音对机场附近地区居民的影响，包括第三跑道全面投入运作后，在可行情况下，安排最接近大屿山的南跑道于晚间时段处于备用状态，以尽量减低飞机噪音对北大屿山的影响；在风速及风力许可的情况下，于夜间时段，在飞机起飞架次较多时采用西行航道，在飞机降落架次较多时则采用东行航道，减少飞机在晚间飞越人口较稠密的地区。

- 2) 有成员表示，最近收到梨木树邨和石围角邨居民反映深夜和清晨时段的飞机噪音较以往严重，亦有成员查询为何原本设于梨木树邨的噪音监测站被移除。

机管局回应说，民航处现时全港共装设了 16 个飞机噪音监察站，分别位于沙螺湾、东涌、欣澳、马湾、青衣（两站）、大榄涌、青龙头、汀九、荃湾、葵涌、大围、中半山、北角、渣甸山及筲箕湾，覆盖航道附近各主要小区，以监察飞机进出机场时所产生的噪音水平。而根据民航处位于邻近梨木树邨的葵涌区噪音监察站的数据显示，尽管香港国际机场的航班升降量近年有所增加，随着航空公司的机队优化和民航处贯彻落实既定的噪音消减措施，噪音数据呈现下降趋势。另外，民航处亦配置了流动噪音监察仪器，可按需要调派到不同地方作短期噪音量度的用途，而曾设于梨木树邨的噪音监测仪器便属此类。机管局会继续配合民航处实施各项飞机噪音消减措施。

（会后备注：民航处曾于 2016 年 7 月中旬在梨木树邨设置流动飞机噪音监测仪器，并于 2016 年 10 月 25 日向荃湾区议会环境及卫生事务委员会提交监测仪器所收录得的飞机噪音数据，供议员参阅。）

- 3) 有成员向机管局查询「飞机音量管制配额先导计划」的落实情况如何。

机管局响应说，飞机音量管制配额先导计划于 2017 年 4 月开始推行，运作大致顺利。在推出的第一年（即 2017 年 4 月至 2018 年 3 月），整体音量管制配额使用量及飞机噪音总量都能维持在基准水平。航空公司亦转换及使用更多较宁静新型机种，令到音量值高的夜间飞机运作比例持续减少。根据机管局的数字，最高噪音的 QC4 的飞机运作，在香港国际机场夜间时段飞行的总架次，每年约有 5 000 多架次，即每日约十多架次。在飞机音量管制配额先导计划实施首年后，音量值高的（即 QC4）夜间飞机运行的总架次全年显著减少。

2018 年夏秋航季开始，新增的夜间航班只容许 QC 值 2 或以下的飞机运作。此外，现正进一步研究限制音量较高的飞机（QC

值 4) 在夜间运作。另外，民航处已实施更严格的飞机运作限制，由 2019 年 3 月底开始，不再接受未能符合第四章噪音标准或同等标准的飞机，于晚上 10 时至翌日早上 7 时在香港升降。有见于香港机场是全球最繁忙的货运机场，加上航空公司订购新型号飞机需时，故机管局计划于 2021 年夏秋航季进一步限制音量较高的飞机 (QC 值 4) 在夜间时段升降。

- 4) 有成员向机管局查询固定半径转弯飞行政程序的实施情况，以及使用这套飞行政程序的航班数据。

机管局回应说，民航处于 2012 年实施固定半径转弯飞行政程序，使可在飞行中使用卫星导航技术的航机，当向香港机场东北方起飞离港和向南转往西博寮海峡时，可紧贴航道的中线飞行。这套程序可令飞机与航道附近的地区（尤其是马湾）保持距离，减少飞机噪音对该等地区的影响。航班能否采用固定半径转弯飞行政程序，主要取决于该航机是否已配置所需的导航设备、其机组人员是否已接受相关操作训练，以及其是否已取得飞机注册所属地的民航当局有关采用该飞行政程序的运作批准。数据显示，航空公司自 2012 年该飞行政程序实施以来，使用率持续上升。

多式联运中转客运大楼

- 5) 有成员查询，多式联运中转客运大楼及封闭行车桥的造价，并认为工程费用应该以「用者自付」的原则，向使用多式联运中转客运大楼的旅客征收费。

机管局解释，多式联运中转客运大楼及封闭行车桥可与港珠澳大桥产生庞大协同效益，特别是加强机场和珠江三角洲西部地区的联系，进一步巩固香港国际机场在区内的国际航空枢纽地位。无论是国际旅客、香港或珠三角居民，将可因机场的多式联运枢纽服务提升而受惠。多式联运中转客运大楼及封闭行车桥预计于 2022 年启用。根据研究估算，在营运初期，预测每天客运量可达约 5 000 至 6 000 人次。随着需求与日俱增，预计到 2030 年，每年的客运量将达约 365 万人次。多式联运中转客运大楼及封闭行车桥涉及价格估计约 30 亿港元，并将悉数以机管局内部资源拨付。

环保机场

- 6) 有部分成员认同机管局的可持续发展工作，并查询应用可再生能源（如太阳能电池板）的具体工作如何。

机管局响应说，一直积极探讨及实行最佳环境管理措施，并与机场业务伙伴、供货商及承包商、旅客、本地小区、监管机构及其他持份者紧密合作，务求减低香港国际机场整体对环境的影响。于 2010 年至 2015 年，机管局与超过 40 家业务伙伴合力将整个机场的碳强度，从 2008 年基准水平减少 25.6%。机管局于 2016 年 11 月订下新目标，承诺至 2020 年，整个机场的碳强度将从 2015 年水平进一步降低 10%。

至于应用可再生能源方面：现时中场客运大楼楼顶已铺设达 1 200 平方米的太阳能电池板；扩建后的二号客运大楼楼顶及三跑道系统建筑物的楼顶面积广阔，计划在楼顶铺设光伏板，将太阳能有效地转化成电力，从而减少对主要电力系统的整体需求。

扩建二号客运大楼

- 7) 为配合三跑道系统项目，二号客运大楼将进行扩建。有成员询问机管局会如何处置因扩建所产生的建筑废料。

机管局响应表示，经审慎考虑后，决定在可行情况下尽量保留及重用二号客运大楼约 60% 的原有结构。从二号客运大楼扩建工程所产生的建筑物料，也会在可行情况下于三跑道系统项目中重用及循环再用。机管局并补充，二号客运大楼的整个地基、底层结构、办公室大楼，连大部分屋宇装备设施及机场系统设备将会保留。在尽可能保留其他楼层之余，亦会进行改建以配合扩建后的二号客运大楼的布局。

容貌辨识技术

- 8) 机管局透过容貌辨识技术，加快旅客由登记至登机的程序。有部分成员询问，机管局有何措施保障旅客的个人资料不会外泄或被滥用。

机管局响应表示，容貌辨识技术已在世界很多主要机场普遍使用。在香港机场，当旅客使用自助保安闸口或辅助信道时，系统会核对该旅客的个人资料，包括相片、姓名、出生日期、性别、国籍、出生地、登机证所示的航班资料、及镜头实时拍下的容貌特征等，以供进入机场禁区之用。收集到的数据会经加密处理，储存于有严格保安管制的服务器内，以确保数据安全。所有可以用作识别身分的数据，将在旅客乘搭航班离港 7 天后从系统中自动删除。其余匿名资料则会留作统计分析之用。若旅客不希望个人资料被收集，亦可选择以辅助通道或寻求机场职员的协助，进入机场禁区。

机场货运发展

- 9) 有成员关注，香港机场近两、三个月的货运量呈下跌趋势，询问机管局有何对策。

机管局回应说，因受到中美贸易战影响，香港机场货运量近期确有轻微下滑迹象。但机管局相信情况只属暂时性，长远而言对机场货运持续增长仍然充满信心。机管局并补充说，位于香港国际机场南货运区的过路湾高端物流中心的发展及管理权，已于 2018 年批予由菜鸟网络（阿里巴巴集团旗下业务）牵头的合资公司。物流中心占地约 5.3 公顷，总楼面面积预计达 38 万平方米，将成为全港第三大物流仓库。物流中心预计于 2023 年投入运作，将成为亚洲的智能物流枢纽，及其高速发展中的全球电子商贸业务的关键一环。这项目配合香港国际机场的空运发展策略，把握就跨境电子商贸及相关业务，以及与药品等温控产品相关的物流业务增长所带来的机遇。物流中心将进一步巩固香港国际机场的空运领导地位，而随着港珠澳大桥通车，以及三跑道系统将于 2024 年投入运作，将带来更多商机，物流中心亦会从中受惠。

机场城市

- 10) 有成员赞赏机管局提出的机场城市概念，认为是香港乃至世界的一个亮点，询问机管局有否发展机场城市的具体时间表。另有成员对机场城市的发展项目能否吸引足够客源表示关注。

机管局响应说，发展机场城市须要提升基建及功能，机管局并已制定了三管齐下的发展方针，可概括为：基础建设、创新科技及建立地标。基础建设方面：香港机场在未来数年的大型基建发展仍以建设三跑道系统为重心，预计项目将于 2024 年完成及启用。同时，机管局在过去数年已计划并推展多个扩建项目，包括扩建及翻新一号客运大楼，以及在机场南货运区兴建高端物流中心。创新科技方面：香港机场推行智能机场发展策略，持续投资新科技，以提升服务及运作效率。建立地标：香港机场正积极发展航天城。这个综合项目集零售、餐饮娱乐、办公大楼以至酒店，是机场城市不可或缺的一环。航天城将于 2023 至 2027 年间分阶段落成。其他发展项目，如发展亚洲国际博览馆，均属于机场城市的重要组成部分，彼此相互关连，不单对机场岛，甚至对整个香港、以至大湾区的广泛地区经济发展带来协同效益。

至于客源方面，机管局补充说，客货运量持续增长是机场城市发展的重要基石。根据国际航空运输协会的预测，在 2035 年，航空客运量将达 72 亿人次，较 2016 年的 38 亿人次增加近一倍，相应的复合年增长率为 3.7%。航空货运方面，近年全球电子商贸销售及相关空邮快递业务显著增加。市场估计全球航空货运中，来自电子商贸业务的同比增长率超过 20%，预期将远远超越其他业务界别。香港作为一个开放市场及外向型经济主导的国际城市，其航空交通主要受经济增长带动。由现在直到 2035 年，预计香港经济每年增长近 3%，并预期于 2035 年香港机场客运量将超越 1.2 亿人次，货运量（包括航空邮件）约 1 000 万公吨。

其他事项

4.0 会议于下午 4 时结束。

香港机场管理局
2019 年 11 月