

機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組
第十三次會議記錄

機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第十三次會議在 2019 年 9 月 9 日（星期一）下午 2 時正舉行，至下午 4 時正結束。會後並安排小組成員眺望一號客運大樓附屬大樓及講解工程進展。

出席者：

吳自淇先生（機場管理局）－機場社區聯絡小組主席

姚兆聰先生（機場管理局）－機場社區聯絡小組副主席

離島區

何進輝議員

黃文漢議員

何紹基議員

郭平議員

黃秋萍議員

李文安先生

荃灣區

黃偉傑議員

陳崇業議員

譚凱邦議員

陳琬琛議員

林發耿議員

羅少傑議員

伍顯龍議員

黃家華議員

邱錦平議員

李洪波議員

蔡清輝先生

屯門區

李洪森議員

甘文鋒議員

蘇炤成議員

李瑩女士

林德亮先生

麥磊樂先生

機場管理局

李仲騰先生（三跑道項目環境事務總經理）

劉紹榮先生（三跑道項目建築工程高級經理）
張永翔先生（首席傳訊主管）
陳浩榮先生（基本工程總經理）

未可出席者：

離島區

周玉堂議員
余漢坤議員
周浩鼎議員
傅曉琳議員
鄺官穩議員
李桂珍議員
鄧家彪議員
黃漢權議員
余麗芬議員
張富先生
劉焯榮先生

荃灣區

陳振中議員
鄭捷彬議員
鄒秉恬議員
古揚邦議員
葛兆源議員
林琳議員
林婉濱議員
文裕明議員
趙耀年先生
傅振光先生
鄧紹榮先生

屯門區

梁健文議員
歐志遠議員
陳文華議員
陳文偉議員
陳有海議員
程志紅議員
朱耀華議員
何杏梅議員

何君堯議員
古漢強議員
龍瑞卿議員
巫成鋒議員
吳觀鴻議員
蘇嘉雯議員
譚駿賢議員
陶錫源議員
曾憲康議員
黃麗嫦議員
楊智恒議員
葉文斌議員
姜啟邦先生
梁卓賢先生
周錦祥先生
劉志誠先生

歡迎及簡介

負責人

1.0 主席歡迎小組成員出席機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第十三次會議，並歡迎四位新加入的小組成員，包括大澳鄉事委員會主席何紹基議員、東涌鄉事委員會主席黃秋萍議員、大嶼山南區鄉事委員會主席何進輝議員及荃灣鄉事委員會主席邱錦平議員。主席感謝他們義務出任第四屆小組成員，任期至 2020 年 8 月底，為機場運作及未來發展提供寶貴意見。

主席向成員介紹兩本書，其中一本是香港國際航空學院的 2019 年課程概要，另一本則是《從「城市機場」到「機場城市」》的報告，介紹香港國際機場的未來願景及策略。

主席介紹機場管理局（下稱「機管局」）的代表，並表示今次會議向成員介紹從城市機場到機場城市的概念、三跑道系統項目的最新進展以及環境事宜等，及聽取成員的意見。

通過 2018 年 12 月 20 日機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第十二次會議記錄

2.0 成員沒有修改建議，會議記錄獲得通過。

簡報

- 3.0 機管局向成員講解從城市機場到機場城市的新概念，並表示發展機場城市須要提升基建及功能，例如擴建一號客運大樓附屬大樓和四號停車場以增加運力；興建航天城和收購亞洲國際博覽館提升功能；以多式聯運連繫大灣區；發展高端物流中心提升貨運服務；及善用科技提升運作效率，使機場有組織地在社會整體層面與相關經濟活動及規劃結合，從而圍繞機場向外拓展網絡，形成機場城市。
- 3.1 機管局簡介三跑道系統填海拓地工程的最新進度，深層水泥拌合工程已大致完成。填海工程正按計劃放置海堤石料、鋪設海堤和填料。機管局表示，現正興建南附屬大樓、新行李處理系統和旅客捷運轉車站地庫、及旅客捷運車廠結構。
- 3.2 機管局向成員報告，由 2018 年 12 月至 2019 年 6 月施工期間的環境監察及審核情況，當中包括三跑道系統工程項目對空氣及噪音監察、水質監察、中華白海豚監察，及其他環保措施的實行情況。機管局亦介紹了改善海洋生態及漁業提升措施的最新進展，包括完成安裝首批環保海堤、已於 2019 年 5 月投放首批魚苗及進行監察。機管局並介紹環保機場設計策略及分享可持續建築的前期工程成果。
- 3.3 有部分成員就三跑道系統項目的相關事宜，提出以下的意見和詢問：

工程填料的來源及價格

- 1) 有成員關注三跑道系統填海工程所需的海砂在價格上會因來源地不同而有較大差異，查詢海砂價格攀升會否影響三跑道項目的工程預算和完工時間。

機管局回應表示，一直與主要填海工程承建商盡力從不同來源取得填料，包括廣東省及福建省的機製砂、香港公眾填料及其他正進行的本地基建項目所產生的合適填料，以及內地及東南亞的砂粒填料。另外，機管局及主要填海工程承建商一直與土木工程拓展署緊密合作，積極提高三跑道系統項目使用公眾填料的數量。至於三跑道填海工程的砂粒價格是十分敏感的商業資料，機管局不便透露砂粒價格的詳情。機管局強調，儘管在未來數月要維持穩定及充足填料的供應仍然充滿挑戰，機管局仍然維持以在預算的 1,415 億港元內完成整項三跑道系統項目為目標，於 2022 年啟用新建成的第三條跑道，並於 2024 年年底前完成整項三跑道工程。

海豚監察

- 2) 有成員認同，有承建商以閉路電視系統來監察海豚管制區；並建議機管局可運用人工智能科技，以監察海豚或其他海洋生物的行蹤，可減省人手。

機管局感謝成員的意見，並表示會探討，應用人工智能科技來監察海豚或其他海洋生物行蹤的可行性。

海洋生態教育

- 3) 有成員建議，機管局可善用海岸公園生物多樣性的特點，透過不同的形式，例如利用影片或參觀活動，加強公眾人士對海洋生態環境的認識和保育意識。

機管局感謝成員的意見，並表示在推廣海洋生態教育方面，已成立改善海洋生態基金及漁業提升基金資助與海洋生態保育支援有關項目；與及繼續與漁護署合作，就劃定擬議的三跑道系統海岸公園進行準備工作，其中包括海岸公園的營運及管理計劃、及推廣海洋保育和生態旅遊等事宜，當中亦會加入公眾教育的元素。

- 3.4 有部分成員就飛機噪音、多式聯運中轉客運大樓、環保機場、擴建二號客運大樓、容貌識別系統、機場貨運發展、以及機場城市等事宜，提出以下的意見和查詢：

飛機噪音

- 1) 有成員詢問，機管局會否考慮在三跑道系統工程完工前，逐步增加使用西博寮海峽的航班和時段，以減少飛機噪音對附近居民的影響。

機管局回應說，由於使用此進場程序的飛機須在複雜的地形上精準地沿預設的航道飛行，飛機須具備高水平的導航性能，除了飛機必須具備適當的裝置外，航空公司的機組人員亦須符合特定的要求，並從其註冊地及相關地區的民航當局獲取運行授權後，才可以使用該進場飛程序。目前只有少數的飛機可使用該程序，民航處會繼續鼓勵航空公司把所需的導航裝置納入更換或改裝飛機的計劃，讓符合各項有關要求的飛機和機組人員逐步採用該程序。機管局相信當三跑道系統投入運作後，其

使用率可大大提高。另外，機管局亦採取多項措施減少飛機噪音對機場附近地區居民的影響，包括第三跑道全面投入運作後，在可行情況下，安排最接近大嶼山的南跑道於晚間時段處於備用狀態，以盡量減低飛機噪音對北大嶼山的影響；在風速及風力許可的情況下，於夜間時段，在飛機起飛架次較多時採用西行航道，在飛機降落架次較多時則採用東行航道，減少飛機在晚間飛越人口較稠密的地區。

- 2) 有成員表示，最近收到梨木樹邨和石圍角邨居民反映深夜和清晨時段的飛機噪音較以往嚴重，亦有成員查詢為何原本設於梨木樹邨的噪音監測站被移除。

機管局回應說，民航處現時全港共裝設了 16 個飛機噪音監察站，分別位於沙螺灣、東涌、欣澳、馬灣、青衣（兩站）、大欖涌、青龍頭、汀九、荃灣、葵涌、大圍、中半山、北角、渣甸山及筲箕灣，覆蓋航道附近各主要社區，以監察飛機進出機場時所產生的噪音水平。而根據民航處位於鄰近梨木樹邨的葵涌區噪音監察站的數據顯示，儘管香港國際機場的航班升降量近年有所增加，隨著航空公司的機隊優化和民航處貫徹落實既定的噪音消減措施，噪音數據呈現下降趨勢。另外，民航處亦配置了流動噪音監察儀器，可按需要調派到不同地方作短期噪音量度的用途，而曾設於梨木樹邨的噪音監測儀器便屬此類。機管局會繼續配合民航處實施各項飛機噪音消減措施。

（會後備註：民航處曾於 2016 年 7 月中旬在梨木樹邨設置流動飛機噪音監測儀器，並於 2016 年 10 月 25 日向荃灣區議會環境及衛生事務委員會提交監測儀器所收錄得的飛機噪音數據，供議員參閱。）

- 3) 有成員向機管局查詢「飛機音量管制配額先導計劃」的落實情況如何。

機管局回應說，飛機音量管制配額先導計劃於 2017 年 4 月開始推行，運作大致順利。在推出的第一年（即 2017 年 4 月至 2018 年 3 月），整體音量管制配額使用量及飛機噪音總量都能維持在基準水平。航空公司亦轉換及使用更多較寧靜新型機種，令到音量值高的夜間飛機運作比例持續減少。根據機管局的數字，最高噪音的 QC4 的飛機運作，在香港國際機場夜間時段飛行的總架次，每年約有 5 000 多架次，即每日約十多架次。在飛機音量管制配額先導計劃實施首年後，音量值高的（即 QC4）夜間飛機運行的總架次全年顯著減少。

2018年夏秋航季開始，新增的夜間航班只容許 QC 值 2 或以下的飛機運作。此外，現正進一步研究限制音量較高的飛機 (QC 值 4) 在夜間運作。另外，民航處已實施更嚴格的飛機運作限制，由 2019 年 3 月底開始，不再接受未能符合第四章噪音標準或同等標準的飛機，於晚上 10 時至翌日早上 7 時在香港升降。有見於香港機場是全球最繁忙的貨運機場，加上航空公司訂購新型號飛機需時，故機管局計劃於 2021 年夏秋航季進一步限制音量較高的飛機 (QC 值 4) 在夜間時段升降。

- 4) 有成員向機管局查詢固定半徑轉彎飛行程序的實施情況，以及使用這套飛行程序的航班數據。

機管局回應說，民航處於 2012 年實施固定半徑轉彎飛行程序，使可在飛行中使用衛星導航技術的航機，當向香港機場東北方起飛離港和向南轉往西博寮海峽時，可緊貼航道的中線飛行。這套程序可令飛機與航道附近的地區（尤其是馬灣）保持距離，減少飛機噪音對該等地區的影響。航班能否採用固定半徑轉彎飛行程序，主要取決於該航機是否已配置所需的導航設備、其機組人員是否已接受相關操作訓練，以及其是否已取得飛機註冊所屬地的民航當局有關採用該飛行程序的運作批准。數據顯示，航空公司自 2012 年該飛行程序實施以來，使用率持續上升。

多式聯運中轉客運大樓

- 5) 有成員查詢，多式聯運中轉客運大樓及封閉行車橋的造價，並認為工程費用應該以「用者自付」的原則，向使用多式聯運中轉客運大樓的旅客徵收費。

機管局解釋，多式聯運中轉客運大樓及封閉行車橋可與港珠澳大橋產生龐大協同效益，特別是加強機場和珠江三角洲西部地區的聯繫，進一步鞏固香港國際機場在區內的國際航空樞紐地位。無論是國際旅客、香港或珠三角居民，將可因機場的多式聯運樞紐服務提升而受惠。多式聯運中轉客運大樓及封閉行車橋預計於 2022 年啟用。根據研究估算，在營運初期，預測每天客運量可達約 5 000 至 6 000 人次。隨着需求與日俱增，預計到 2030 年，每年的客運量將達約 365 萬人次。多式聯運中轉客運大樓及封閉行車橋涉及價格估計約 30 億港元，並將悉數以機管局內部資源撥付。

環保機場

- 6) 有部分成員認同機管局的可持續發展工作，並查詢應用可再生能源（如太陽能電池板）的具體工作如何。

機管局回應說，一直積極探討及實行最佳環境管理措施，並與機場業務夥伴、供應商及承包商、旅客、本地社區、監管機構及其他持份者緊密合作，務求減低香港國際機場整體對環境的影響。於 2010 年至 2015 年，機管局與超過 40 家業務夥伴合力將整個機場的碳強度，從 2008 年基準水平減少 25.6%。機管局於 2016 年 11 月訂下新目標，承諾至 2020 年，整個機場的碳強度將從 2015 年水平進一步降低 10%。

至於應用可再生能源方面：現時中場客運大樓樓頂已鋪設達 1 200 平方米的太陽能電池板；擴建後的二號客運大樓樓頂及三跑道系統建築物的樓頂面積廣闊，計劃在樓頂鋪設光伏板，將太陽能有效地轉化成電力，從而減少對主要電力系統的整體需求。

擴建二號客運大樓

- 7) 為配合三跑道系統項目，二號客運大樓將進行擴建。有成員詢問機管局會如何處置因擴建所產生的建築廢料。

機管局回應表示，經審慎考慮後，決定在可行情況下盡量保留及重用二號客運大樓約 60% 的原有結構。從二號客運大樓擴建工程所產生的建築物料，也會在可行情況下於三跑道系統項目中重用及循環再用。機管局並補充，二號客運大樓的整個地基、底層結構、辦公室大樓，連大部分屋宇裝備設施及機場系統設備將會保留。在盡可能保留其他樓層之餘，亦會進行改建以配合擴建後的二號客運大樓的布局。

容貌辨識技術

- 8) 機管局透過容貌辨識技術，加快旅客由登記至登機的程序。有部分成員詢問，機管局有何措施保障旅客的個人資料不會外洩或被濫用。

機管局回應表示，容貌辨識技術已在世界很多主要機場普遍使用。在香港機場，當旅客使用自助保安閘口或輔助通道時，系統會核對該旅客的個人資料，包括相片、姓名、出生日期、性別、國籍、出生地、登機證所示的航班資料、及鏡頭即時拍下的容貌特徵等，以供進入機場禁區之用。收集到的資料會經加密處理，儲存於有嚴格保安管制的伺服器內，以確保資料安全。所有可以用作識別身分的資料，將在旅客乘搭航班離港 7 天後從系統中自動刪除。其餘匿名資料則會留作統計分析之用。

若旅客不希望個人資料被收集，亦可選擇以輔助通道或尋求機場職員的協助，進入機場禁區。

機場貨運發展

- 9) 有成員關注，香港機場近兩、三個月的貨運量呈下跌趨勢，詢問機管局有何對策。

機管局回應說，因受到中美貿易戰影響，香港機場貨運量近期確有輕微下滑跡象。但機管局相信情況只屬暫時性，長遠而言對機場貨運持續增長仍然充滿信心。機管局並補充說，位於香港國際機場南貨運區的過路灣高端物流中心的發展及管理權，已於 2018 年批予由菜鳥網絡（阿里巴巴集團旗下業務）牽頭的合資公司。物流中心佔地約 5.3 公頃，總樓面面積預計達 38 萬平方米，將成為全港第三大物流倉庫。物流中心預計於 2023 年投入運作，將成為亞洲的智能物流樞紐，及其高速發展中的全球電子商貿業務的關鍵一環。這項目配合香港國際機場的空運發展策略，把握就跨境電子商貿及相關業務，以及與藥品等溫控產品相關的物流業務增長所帶來的機遇。物流中心將進一步鞏固香港國際機場的空運領導地位，而隨着港珠澳大橋通車，以及三跑道系統將於 2024 年投入運作，將帶來更多商機，物流中心亦會從中受惠。

機場城市

- 10) 有成員讚賞機管局提出的機場城市概念，認為是香港乃至世界的一個亮點，詢問機管局有否發展機場城市的具體時間表。另有成員對機場城市的發展項目能否吸引足夠客源表示關注。

機管局回應說，發展機場城市須要提升基建及功能，機管局並已制定了三管齊下的發展方針，可概括為：基礎建設、創新科技及建立地標。基礎建設方面：香港機場在未來數年的大型基建發展仍以建設三跑道系統為重心，預計項目將於 2024 年完成及啟用。同時，機管局在過去數年已計劃並推展多個擴建項目，包括擴建及翻新一號客運大樓，以及在機場南貨運區興建高端物流中心。創新科技方面：香港機場推行智能機場發展策略，持續投資新科技，以提升服務及運作效率。建立地標：香港機場正積極發展航天城。這個綜合項目集零售、餐飲娛樂、辦公大樓以至酒店，是機場城市不可或缺的一環。航天城將於 2023 至 2027 年間分階段落成。其他發展項目，如發展亞洲國際博覽館，均屬於機場城市的重要組成部分，彼此相互關連，不單對機場島，甚至對整個香港、以至大灣區的廣泛地區經濟發展帶來協同效益。

至於客源方面，機管局補充說，客貨運量持續增長是機場城市發展的重要基石。根據國際航空運輸協會的預測，在 2035 年，航空客運量將達 72 億人次，較 2016 年的 38 億人次增加近一倍，相應的複合年增長率為 3.7%。航空貨運方面，近年全球電子商貿銷售及相關空郵快遞業務顯著增加。市場估計全球航空貨運中，來自電子商貿業務的同比增長率超過 20%，預期將遠遠超越其他業務界別。香港作為一個開放市場及外向型經濟主導的國際城市，其航空交通主要受經濟增長帶動。由現在直到 2035 年，預計香港經濟每年增長近 3%，並預期於 2035 年香港機場客運量將超越 1.2 億人次，貨運量（包括航空郵件）約 1 000 萬公噸。

其他事項

4.0 會議於下午 4 時結束。

香港機場管理局
2019 年 11 月