

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)1599/16-17號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB4/HS/2/16

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會 第六次會議紀要

日期 : 2017年7月10日(星期一)
時間 : 下午4時30分
地點 : 立法會綜合大樓會議室3

出席委員 : 黃定光議員, GBS, JP(主席)
譚文豪議員(副主席)
梁耀忠議員
林健鋒議員, GBS, JP
陳健波議員, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
梁國雄議員
何俊賢議員, BBS
易志明議員, SBS, JP
姚思榮議員, BBS
郭家麒議員
郭榮鏗議員
葛珮帆議員, BBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
朱凱廸議員
周浩鼎議員
柯創盛議員, MH
陳淑莊議員
許智峯議員
陸頌雄議員
劉國勳議員, MH
姚松炎議員

列席議員 : 尹兆堅議員

缺席委員 : 石禮謙議員, GBS, JP
田北辰議員, BBS, JP
鄭松泰議員

[高等法院原訟法庭於2017年7月14日作出裁決，宣布梁國雄、羅冠聰、姚松炎及劉小麗自2016年10月12日起被取消就職立法會議員的資格，並已離任立法會議員的職位，無權以立法會議員身分行事。]

出席公職人員 : 議程第 II 項

運輸及房屋局

運輸及房屋局局長
陳帆先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
劉家麒先生, JP

機場擴建統籌辦總監
邱伯衡先生, JP

民航處

民航處副處長(2)
蔡傑銘先生, JP

署理民航處副處長(1)
李國柱先生

高級評估主任(1)
吳毅賢先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)5
陳向紅女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)5
譚瑞萍女士

議會秘書(4)5
李佩君女士

議會事務助理(4)5
湯諺恆女士

經辦人/部門

I. 確認通過會議紀要

(立法會 CB(4)1345/16-17 號——2017 年 6 月 12 日
文件 會議的紀要)

2017 年 6 月 12 日會議的紀要獲確認通過。

II. 與三跑道系統有關的空域管理

(立法會 CB(4)1185/16-17(02)——政府當局就與三
跑道系統相關的
空域管理事宜的
最新發展提交的
文件

立法會 CB(4)1202/16-17(01)——譚文豪議員於
號及 CB(4)1343/16-17(01) 2017 年 6 月 8 日
號文件 就與三跑道系統
有關的空域管理
事宜發出的函件
(只備中文本)及
政府當局的回應)

申報利益

2. 林健鋒議員申報，他是香港機場管理局
董事會成員。

討論

3. 小組委員會進行商議工作(會議過程索引
載於附件)。

(主席在下午 5 時 28 分離席，由副主席接手主持
會議。)

III. 其他事項

下次會議日期

4. 副主席告知委員，小組委員會的下次會議將於 2017 年 9 月 29 日(星期五)上午 10 時 45 分舉行，討論三跑道系統項目詳細融資方案。

申請延長小組委員會的工作期

5. 副主席建議向內務委員會提出申請，把小組委員會將於 2017 年 11 月屆滿的工作期延長。

6. 議事完畢，會議於下午 6 時 10 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2017 年 9 月 20 日

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會

第六次會議過程

日期：2017年7月10日(星期一)

時間：下午4時30分

地點：立法會綜合大樓會議室3

| 時間標記 | 發言者 | 主題 | 所需採取的行動 |
|-------------------------|---------------------|--|---------|
| 議程第I項－確認通過會議紀要 | | | |
| 000431 – 000709 | 主席 政府當局 | 開場發言 確認通過會議紀要 | |
| 議程第II項－與政府當局舉行會議 | | | |
| 000710 – 002439 | 主席 政府當局 | 政府當局借助電腦投影片，向委員簡介與三跑道系統有關的空域管理 [立法會CB(4)1385/16-17(01)號文件]。 | |
| 002440 – 003158 | 主席 郭家麒議員 政府當局 | <p>郭家麒議員察悉，1992年公布的《新機場總綱計劃》("《1992年總綱計劃》")估計，香港國際機場的雙跑道系統理論上每小時最高可處理86架次飛機起降量，而香港國際機場在三跑道系統運作下，將循序漸進地達到每小時102架次的跑道容量目標。郭議員查詢有關達到上述跑道容量的時間表。郭議員詢問，"空牆"問題(即現時規定由香港起飛的航機在進入內地空域前須達15 700呎高度的安排)是否導致香港國際機場的跑道容量未能達到每小時86架次的原因。</p> <p>政府當局表示，民航處於1994年委聘顧問進行研究，考慮到機場四周地勢，該研究確定香港國際機場雙跑道系統運作下的最高容量為每小時63架次。香港機場管理局("機管局")於2008年委託顧問進行的另一項研究，將該數字修訂為每小時68架次，就當時已有的科技及作業方式而言，已經達到該容量。考慮到新的航空交通管理策略及科技，政府當局正與機管局緊密合作，研究各種方法，務求把雙跑道系統的容量再略為提高。三跑道系統為香港國際機場循序漸進地達致每小時102架次飛機起降量的最終目標奠下基礎。</p> | |

| 時間標記 | 發言者 | 主題 | 所需採取的行動 |
|-----------------|------------------------------|---|---------|
| | | <p>郭議員促請政府當局披露三方工作組在 2007 年共同制訂的《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0 版本)》("2007 年方案")的全部內容。三方工作組由國家民航局、香港特別行政區民航處及澳門特別行政區民航局在 2004 年組成。政府當局回應時表示，《2007 年方案》是中港澳政府與政府之間的協議，故該方案全部內容須予保密。</p> | |
| 003159 – 003804 | <p>主席 姚思榮議員 政府當局</p> | <p>姚思榮議員關注到香港國際機場航班延誤的問題，並促請政府當局在建設三跑道系統的同時，亦應制訂措施改善航班延誤的情況。</p> <p>政府當局表示，提高航班正點率是三方工作組的要務之一。去年，航班(尤其是往內地的航班)出現延誤的情況有所增加，導致延誤的多項因素，包括惡劣天氣、空域限制、航空交通需求龐大、飛機技術事宜，以及於內地實行的流量管理措施等，其中許多因素都是民航處所能控制的範圍以外。在 2017 年首 6 個月，在香港國際機場的 103 795 班離港航班中，錄得 2 420 次航班延誤，在該段期間，內地曾實行流量管理措施 262 次。</p> | |
| 003805 – 004411 | <p>主席 姚松炎議員 政府當局</p> | <p>姚松炎議員關注到，在珠江三角洲("珠三角")空域內使用機場協同決策數據分享平台所引起的安全問題。他詢問：</p> <p>(a) 在該安排下的詳細決策過程為何，特別是由哪一方負責作最終決策；及</p> <p>(b) 為達致每小時飛機起降量 102 架次的跑道容量目標，將實施的航空交通管理安排為何。</p> <p>政府當局回應時表示：</p> <p>(a) 儘管使用機場協同決策數據分享平台，相關民航當局仍負責為各自所屬的飛行情報區作出決策；</p> | |

| 時間標記 | 發言者 | 主題 | 所需採取的行動 |
|-----------------|---------------------|---|---------|
| | | <p>(b) 《2007 年方案》提及統一空域規劃及 "空域代管"，後者是國際民航組織認可的航空交通管理安排，讓香港與內地接連地區實行一定程度的共享空域。此安排或會實行，以助香港國際機場在三跑道系統運作下，長遠可達到每小時 102 架次的跑道容量目標。此安排並不違反《基本法》第一百三十條；及</p> <p>(c) 民航處將遵從國際民航組織列出的相關規定，以確保航空安全。</p> | |
| 004412 – 005138 | 主席 副主席 政府當局 | <p>因應副主席的查詢，政府當局表示：</p> <p>(a) 無需因實行《2007 年方案》而改變香港與內地之間的飛行情報區界線；及</p> <p>(b) 有關質疑《2007 年方案》下共享空域原則的合法性等事宜提出司法覆核的許可申請，高等法院於 2016 年 3 月的判決確認，"空域代管"的安排並不違反《基本法》第一百三十條。</p> <p>副主席察悉，約有接近 20% 的離港航班採用北向航道進入內地空域，而在"空牆"限制下，這些航機須達 15 700 呎的高度，方可進入內地空域。由於這些航機並非於起飛後便可進入內地空域，它們須在香港空域內盤旋以攀升至指定高度方才可以進入內地空域，因此副主席認為，航機在此過程中須耗用更多燃油，並不環保。就此，他促請政府當局盡快解決"空牆"的問題。</p> <p>副主席關注到，香港國際機場的航班延誤問題或會影響本港的航空貨運業務，尤其是速遞服務。</p> | |
| 005139 – 005744 | 主席 陸頌雄議員 政府當局 | <p>陸頌雄議員詢問：</p> <p>(a) 現時雙跑道系統的容量使用情況為何；</p> <p>(b) "空牆"問題有否導致雙跑道系統現時未能充份使用其跑道容量；及</p> | |

| 時間標記 | 發言者 | 主題 | 所需採取的行動 |
|-----------------|----------------------------|---|---------|
| | | <p>(c) 與內地空軍就空域管理方面進行的溝通為何。</p> <p>政府當局回應時表示：</p> <p>(a) 雙跑道系統的容量，即每小時可處理 68 架次飛機起降量，或每年可處理 420 000 班航班，已臨近飽和。透過應用新的航空交通管理策略及科技，或可在香港國際機場雙跑道系統的運作下，把跑道容量再稍為提高約 5%；</p> <p>(b) 預計香港國際機場的三跑道系統於 2024 年啟用後，將可循序漸進地達到每小時 102 架次的跑道容量目標，而預料在三跑道系統啟用後，不會即時需要如此龐大的容量來應付交通需求；及</p> <p>(c) 民航處將負責香港飛行情報區內與空域規劃及設計有關的事宜，並在有需要時，透過國家民航局與解放軍空軍作出協調。</p> | |
| 005745 – 010445 | 主席 副主席 陳淑莊議員 政府當局 | <p>陳淑莊議員詢問：</p> <p>(a) 《2007 年方案》有否考慮到香港國際機場在三跑道系統建成後的預計航空交通情況；及</p> <p>(b) 香港國際機場在三跑道系統運作下，將循序漸進地達到每小時 102 架次的跑道容量目標的時間表。</p> <p>政府當局答稱，《2007 年方案》已顧及香港國際機場三跑道系統的運作需要，以及珠三角地區包括香港國際機場在內的 5 個主要機場的已規劃發展。2007 年時，當局預計三跑道系統將於 2020 年建成，並能長遠達至每小時 102 架次的跑道容量目標。由於三跑道系統的預計落成時間已修訂為 2024 年，因此當局預期將在 2024 年後循序漸進達到上述目標。</p> | |

| 時間標記 | 發言者 | 主題 | 所需採取的行動 |
|-----------------|----------------------|--|---------|
| | | <p>鑑於《1992 年總綱計劃》中提及每小時 86 架次的最高跑道容量未能達到，陳議員質疑在三跑道系統運作下，最終可否達致每小時 102 架次的跑道容量目標。</p> <p>政府當局表示，《1992 年總綱計劃》中的估計容量，未有顧及香港國際機場的四周地勢。把此項因素適當考慮在內後，在 2008 年已把有關數字修訂為每小時 68 架次。在香港國際機場三跑道系統運作下，最高目標容量為每小時 102 架次，此數據是假設雙跑道系統現時的最高容量為每小時 68 架次。政府當局有信心此目標可循序漸進地達到。</p> | |
| 010446 – 011211 | 副主席 梁耀忠議員 政府當局 | <p>梁耀忠議員關注到飛機噪音對居民所造成的影響，尤其是飛機因 "空牆" 限制而需於夜間在上空盤旋所產生的噪音。就此，他詢問可否透過空域優化措施或制訂其他措施，以緩減噪音對居民的影響。</p> <p>政府當局回應時表示：</p> <p>(a) 當局會利用飛機 "噪音預測 25 等量線" 作評估，持續監察飛機噪音水平。環境影響評估報告亦明確要求香港國際機場對夜間航班作出管理，確保在雙跑道系統的餘下運作年期內，噪音等量線的範圍不會伸延至新的易受噪音影響地方；及</p> <p>(b) 當局已制訂多項措施，以緩減飛機噪音對有關居民的影響。例如機管局已引入飛機音量管制配額先導計劃，鼓勵航空公司採用較靜的機種。此外，於晚上 11 時至早上 7 時期間，朝機場東北方起飛離港的班機，須使用經西博寮海峽的南行航線，以避免飛越人口稠密的地區。在三跑道系統啟用後，現有的南跑道會於晚上設定為備用模式，以盡量減少飛機噪音對附近居民的影響。</p> | |
| 011212 – 011834 | 主席 林健鋒議員 政府當局 | <p>申報利益</p> <p>林健鋒議員察悉，於晚上 11 時至早上 7 時期間朝機場東北方起飛離港的班機，須使用</p> | |

| 時間標記 | 發言者 | 主題 | 所需採取的行動 |
|-----------------|----------------------|---|---------|
| | | <p>另一航線，以避免飛越人口稠密的地區。就此，他建議民航處及機管局應考慮讓較少噪音的飛機使用原有航線的起降時段，以提高香港國際機場的跑道容量。</p> <p>政府當局回應時表示，機管局已推行飛機音量管制配額先導計劃，鼓勵航空公司採用較靜的機種，以換取更多起降時段。日後如有需要，民航處或會考慮對航空公司在使用較高噪音的機種方面施加更多禁制。</p> | |
| 011835 – 012513 | 副主席 政府當局 | <p>副主席指出，只有解決"空牆"問題，才可達到每小時 102 架次的跑道容量目標。他詢問，若"空牆"問題在三跑道系統啟用後仍未解決，政府當局有否估算最高跑道容量會因而下跌多少。副主席亦關注到，隨着三跑道系統啟用後的飛機起降量增加，東涌及馬灣居民或須承受更多飛機噪音。</p> <p>政府當局答稱：</p> <p>(a) 有信心在香港國際機場三跑道系統運作下，每小時 102 架次的最終跑道容量目標可循序漸進地達到。政府當局察悉副主席所指出的情況，並會採取適當的跟進行動；及</p> <p>(b) 內地、香港及澳門將透過三方工作組繼續合作，協調珠三角區內的航空交通管理安排，為香港國際機場三跑道系統的跑道容量以循序漸進方式提高至每小時 102 架次的最終目標，奠下基礎。</p> | |
| 012514 – 013206 | 副主席 姚松炎議員 政府當局 | <p>姚松炎議員察悉政府當局所展示的馬來西亞與新加坡共享空域的例子，並要求政府當局提供類似的資料，例如有關香港與內地之間已規劃的"空域代管"安排的立體示意圖。此外，他詢問在"空域代管"安排下，兩個相關的空管單位就飛機作空管移交的位置。</p> <p>政府當局表示，有關"空域代管"安排的資料將於實行前提供予使用者。該等資料將按照國際民航組織的相關要求發布，此做法與其</p> | |

| 時間標記 | 發言者 | 主題 | 所需採取的行動 |
|-----------------------|-------------|--|---------|
| | | 他航空資料的發布方法一致。政府當局補充，空管單位在決定某飛機的空管移交位置時，航空交通管理效率會是其考慮因素之一。 | |
| 013207 – 013916 | 副主席 政府當局 | <p>副主席質疑，若"空牆"問題沒有解決，最終能否在香港國際機場三跑道系統運作下，達到每小時 102 架次的跑道容量目標。他重申，政府當局需了解"空牆"問題對跑道容量的影響。就此，他促請政府當局考慮就此事宜委託顧問進行研究。政府當局同意考慮副主席的建議，但表示由於研究的性質敏感，未必能公開研究結果。</p> <p>副主席促請政府當局公開達到每小時 102 架次跑道容量目標的進度指標。此外，他促請政府當局就披露《2007 年方案》的內容，與三方工作組的對口單位進行商討。</p> | |
| 議程第 III 項－其他事項 | | | |
| 013917 – 014051 | 副主席 | <p>下次會議的日期</p> <p>申請延長小組委員會的工作期</p> | |

立法會秘書處
議會事務部 4
2017 年 9 月 20 日