

# コウノトリ但馬空港 第4回利活用検討会議



平成27年2月17日（火）



兵庫県

## 目次

# コウノトリ但馬空港 第4回利活用検討会議

1. 但馬～伊丹路線の活性化方策
2. 欠航時の代替交通手段
3. 空港の多面的利用

# 1. 但馬～伊丹路線の活性化方策

## ■ 就航率の改善

①欠航要因の詳細分析(時間帯等)

②新しい航路を検討

パイロットが着陸を判断する最低降下高を下げることであれば滑走路視認性が高まり、視界不良による欠航が低減

**信頼性が向上**

## ■ 但馬～伊丹路線の増便

①増便により旅客数は、以下のとおり増加。

	増便	旅客数	利用率
他路線の実績	2→3便	+12%～+45%	▲17%～+2%
国交省需要予測モデル	2→3便	+19%	▲12%
	3→4便	+13%	▲7%

②但馬～伊丹路線においても利便の高いダイヤの設定等利用者ニーズと合致すれば旅客数が増加するとともに、座席利用率も増加するポテンシャルがある。

※増便後、同規模の機材による運航にもかかわらず、座席利用率が増加した路線もある

### 【増便による効果】

① 便の選択肢が増加

② 昼間時間帯に増便することにより、欠航が発生しやすい午前便のバックアップ便(代替便)としての役割を果たす

**利便性が向上**

# 就航率の改善に向けた取組み

## ■ 就航率の現状・低い要因

[現状] 92% (H21~25年度平均) < 国際民間航空機関(ICAO)勧告=95%

※本土空港の中で下から2番目に低い

[低い要因] 霧や雪による視程不良

<H25年度> 全欠航回数128回のうち、53%(68回)が視程不良による欠航

## ■ これまでの取組み

○H13年10月~ ローライザー(LOC)<sup>※1</sup>の供用開始

⇒ 冬期(12~2月)の平均就航率が改善

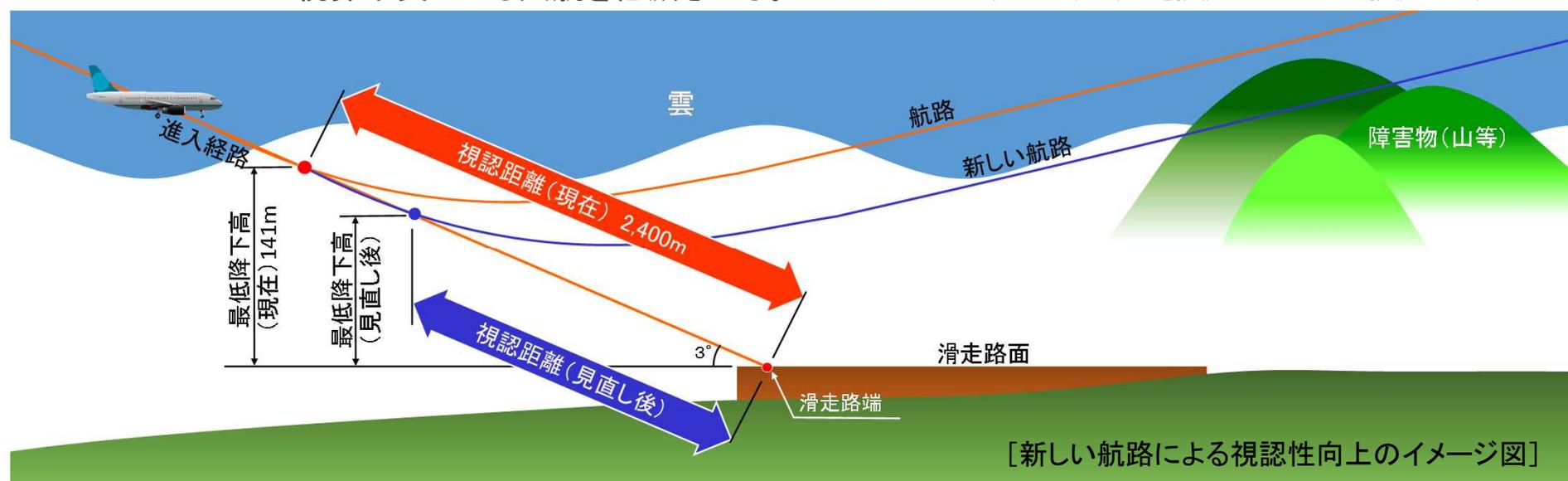
LOC供用前<sup>※2</sup> 80% → LOC供用後 83%

※1 ローライザー(LOC): 計器着陸装置の一つで、航空機が滑走路の中心から左右に、どの程度ずれているかを示し、視界が悪い時でも安全に滑走路上まで誘導する設備。但馬空港では南側からの進入に対して設置。

※2 供用前=H6~12年度冬期の平均値、供用後=H14~25年度冬期の平均値

## ■ 今後の取組み

○新しい航路を検討:パイロットが着陸を判断する最低降下高を下げることにより滑走路視認性を高め、視界不良による欠航を低減させる。 ※但し、現行サブ機では必要な機材を搭載していないため、搭載可能な機材での運航が必要



# 但馬～伊丹路線の増便(需要予測)

## ■ 但馬～伊丹路線の需要推計(増便によるケーススタディー)

### [前提条件]

- ① 現行ダイヤ(冬ダイヤ:朝1便、夕1便)を前提に、昼間時間帯に増便
- ② 国交省需要予測モデルによるH30年度時点での予測値(便数のみを変動)

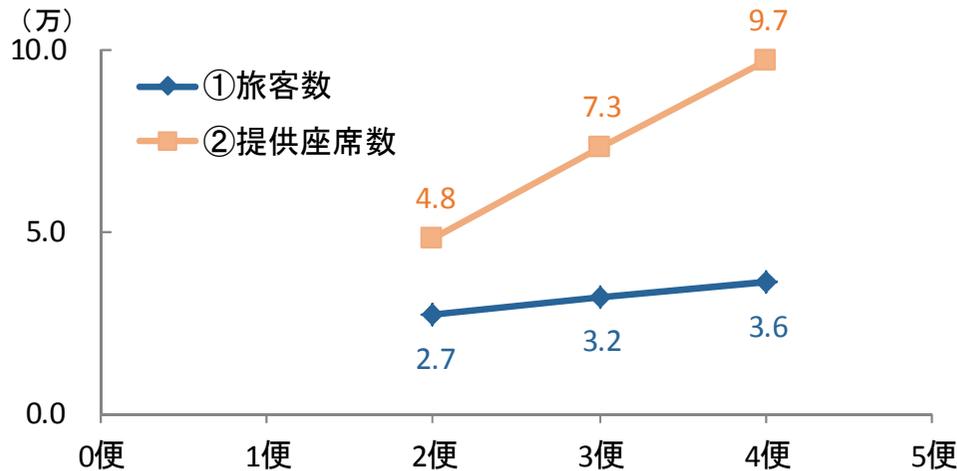
### [試算結果]

○ 提供座席数の増加率(+33%～+50%)に対し、旅客数の増加率は、+13%～+19%

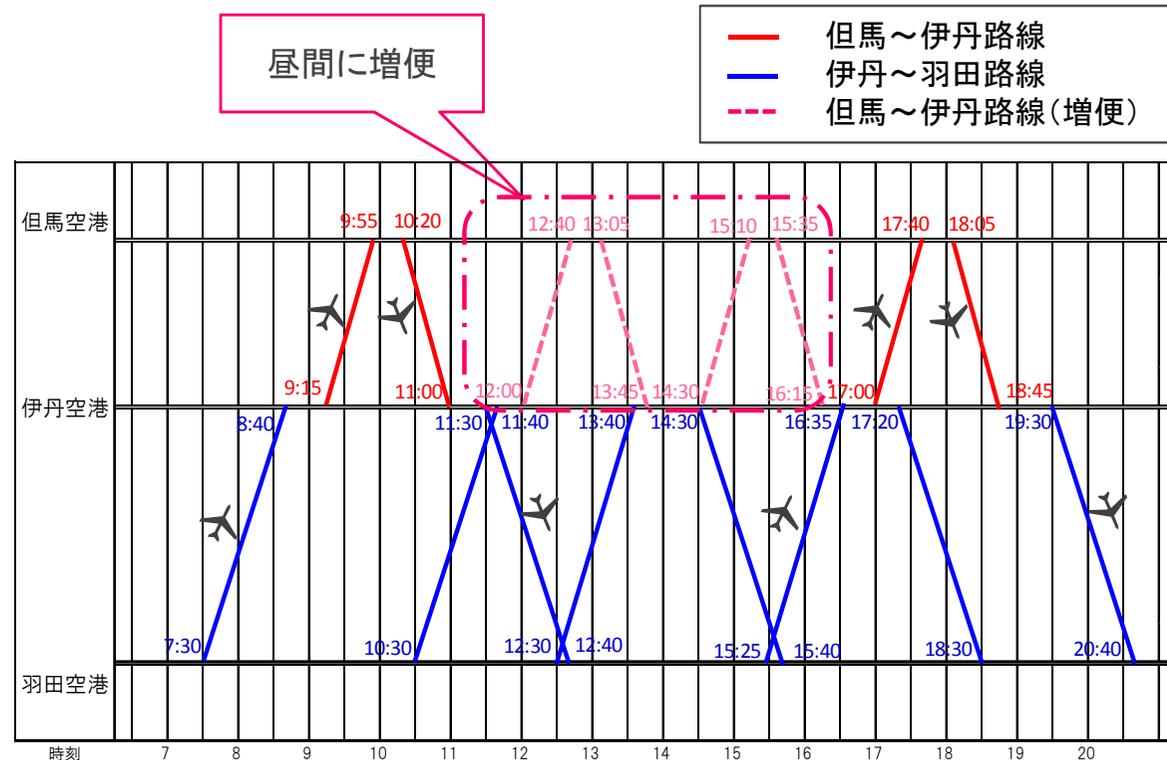
- ① 2便→3便 : 提供座席数増加率=+50%      旅客数の増加率=+19%
- ② 3便→4便 : 提供座席数増加率=+33%      旅客数の増加率=+13%

<便数による旅客数の変動> ( ):増減率

	2便	3便	4便
①旅客数 (万人)	2.7	3.2 (+19%)	3.6 (+13%)
②提供座席数 (万席)	4.8	7.3 (+50%)	9.7 (+33%)
搭乗率(%) ①÷②	56%	44% (▲12%)	37% (▲7%)



<想定ダイヤ>



※提供座席数(席/便)=サーブ機(36席)×2×365日×92%(就航率)=24,178(席/便)  
 ※座席数は、但馬空港離陸時の座席数制限(H25年4～11月は28～35席に制限)を考慮していない。

※ダイヤは、平成26年11月現在のダイヤを記載

# 増便後の需要変事例(事例①)

## ■ 増便による旅客数の変化傾向 【昼間の中間時間帯に増便した場合】

○2便から3便の増便による旅客数の伸び率

福岡－出雲＝＋12%      福岡－静岡＝＋35%

○増便後、多くの路線で座席利用率が低下しているが、増便に伴い機材の小型化を行っている路線(福岡－小松路線)は、座席利用率を維持

[増便による旅客数等の変事例(中間時間帯に増便)]

路線	運航距離(km)	便数(便/日)		旅客数(千人)		座席数(千席)		座席利用率(%)		比較対象
		変化前	変化後	変化前	変化後	変化前	変化後	変化前	変化後	
福岡－出雲	415	2	→ 3 (+1便)	17	→ 19 (+12%)	26	→ 39 (+50%)	66.0	→ 49.4 (▲17%)	(前)H25上期 (後)H26上期
福岡－静岡	876	2	→ 3 (+1便)	40	→ 54 (+35%)	55	→ 83 (+52%)	73.3	→ 65.6 (▲8%)	(前)H24上期 (後)H25上期
福岡－小松	802	2	→ 4 (+2便)	127	→ 138 (+9%)	225	→ 248 (+10%)	56.5	→ 55.8 (▲1%)	(前)H24 (後)H25
伊丹－花巻	870	3	→ 4 (+1便)	125	→ 131 (+5%)	178	→ 218 (+23%)	70.1	→ 60.3 (▲10%)	(前)H24 (後)H25
東京－鳥取	667	4	→ 5 (+1便)	161	→ 164 (+2%)	249	→ 292 (+18%)	64.8	→ 56.0 (▲9%)	(前)H25上期 (後)H26上期
東京－佐賀	1,130	4	→ 5 (+1便)	79	→ 95 (+20%)	124	→ 156 (+25%)	63.7	→ 61.0 (▲3%)	(前)H25.7～9 (後)H26.7～9
鹿児島－屋久島	194	5	→ 6 (+1便)	105	→ 110 (+4%)	198	→ 209 (+6%)	53.3	→ 52.6 (▲1%)	(前)H24 (後)H25

※東京路線で増便された路線(鳥取、佐賀)に加え、小型機で運航されている地方間の少便数路線から例示  
 ※福岡－静岡はH24年11月から増便となったため、半期単位で比較  
 ※東京－佐賀はH26年7月から増便

[出典]日当たり便数:時刻表、旅客数・座席数・座席利用率:航空輸送統計年報(国交省航空局)

[増便のダイヤ事例]○増便前

福岡	出雲	機材	出雲	福岡	機材
09:40	10:45	SA	11:10	12:25	SA
17:30	18:35	SA	17:10	18:25	SA

福岡	静岡	機材	静岡	福岡	機材
10:00	11:20	E70	8:00	9:30	E70
18:35	19:55	E70	16:30	18:00	E70

○増便後

福岡	出雲	機材	出雲	福岡	機材
08:30	09:35	SA	11:55	13:10	SA
13:55	15:00	SA	15:45	17:00	SA
17:35	18:40	SA	19:05	20:20	SA

福岡	静岡	機材	静岡	福岡	機材
09:35	10:55	E70	07:40	09:10	E70
11:40	13:00	E70	13:25	14:55	E70
18:40	20:00	E70	15:40	17:10	E70

福岡	小松	機材	小松	福岡	機材
08:10	09:25	A3	10:00	11:20	A3
17:00	18:10	A3	18:45	20:05	A3

福岡	小松	機材	小松	福岡	機材
07:45	09:10	Q4	09:40	11:15	Q4
11:40	12:55	B3	13:25	14:45	B3
13:50	15:15	Q4	15:45	17:20	Q4
17:40	19:05	Q4	19:35	21:10	Q4

伊丹	花巻	機材	花巻	伊丹	機材
08:25	09:50	E70	10:20	11:50	E70
11:10	12:35	E70	13:05	14:35	E70
16:55	18:20	E70	18:50	20:20	E70

伊丹	花巻	機材	花巻	伊丹	機材
08:15	09:35	E70	10:05	11:35	E70
10:35	11:55	E70	12:25	13:55	E70
13:30	14:20	E70	14:50	16:20	E70
16:50	18:10	E70	18:40	21:10	E70

東京	鳥取	機材	鳥取	東京	機材
06:40	07:55	B3	07:05	08:20	A3
10:55	12:10	A3	08:40	09:55	B3
			12:55	14:10	A3
16:00	17:15	A3			
19:40	21:00	A3	17:45	19:00	A3

東京	鳥取	機材	鳥取	東京	機材
06:55	08:10	B3	07:05	08:20	B3
10:45	12:00	B3	08:50	10:05	B3
12:30	13:45	B3	12:45	14:00	B3
15:55	17:10	A3	14:35	15:50	B3
19:25	20:40	B3	17:55	19:10	A3

東京	佐賀	機材	佐賀	東京	機材
07:20	09:10	A3	06:35	08:15	B3
			09:45	11:30	A3
12:35	14:25	B3			
16:05	17:55	A3	15:20	17:00	B3
18:30	20:25	B3	18:30	20:10	A3

東京	佐賀	機材	佐賀	東京	機材
07:20	09:10	A3	06:35	08:15	B3
09:40	11:30	A3	09:45	11:30	A3
13:05	14:55	B3	12:25	14:05	A3
15:55	17:45	A3	15:35	17:15	B3
19:10	21:05	B3	18:45	20:25	A3

鹿児島	屋久島	機材	屋久島	鹿児島	機材
08:30	09:05	Q4	08:30	09:05	Q4
			10:55	11:30	Q4
10:55	11:30	Q4			
14:25	15:05	SA	14:25	15:05	SA
15:45	16:25	SA	15:45	16:25	SA
17:00	17:35	Q4	17:00	17:35	Q4

鹿児島	屋久島	機材	屋久島	鹿児島	機材
08:30	09:05	Q4	09:30	10:05	Q4
09:50	10:30	SA	10:55	11:30	SA
10:40	11:15	Q4	12:20	12:55	Q4
14:40	15:20	SA	14:40	15:15	SA
15:45	16:25	SA	16:50	17:25	SA
16:55	17:30	Q4	17:55	18:30	Q4

※SA:36席、Q4:74席、E70:76席、B3:165~176席、A3:166席

# 増便後の需要変化事例(事例②)

## ■ 増便による旅客数の変化傾向【初便や最終便に増便する場合】

- 増便によりダイヤの利便性が向上するため、昼間時間帯の増便と比べると、旅客数の伸び率が高い
- 花巻ー小牧路線は、利用率が増加しており、H26年夏ダイヤから通年3便化
- 東京ー山形路線はダイヤの利便性向上に加え、活発な利用促進により、利用者数は+165%(2.6倍)

[増便による旅客数等の変化事例(初便や最終便に増便)]

路線	運航距離(km)	便数(便/日)		旅客数(千人)		座席数(千席)		座席利用率(%)		比較対象
		変化前	変化後	変化前	変化後	変化前	変化後	変化前	変化後	
東京ー山形	441	1	→ 2	14	→ 38	28	→ 56	51.6	→ 67.9	(前)H25上期 (後)H26上期
			(+1便)		(+165%)		(+101%)		(+16%)	
東京ー石見	907	1	→ 2	40	→ 52	62	→ 106	64.5	→ 49.3	(前)H25上期 (後)H26上期
			(+1便)		(+30%)		(+70%)		(▲15%)	
仙台ー小松	601	1	→ 2	27	→ 47	35	→ 74	74.9	→ 62.8	(前)H24 (後)H25
			(+1便)		(+75%)		(+109%)		(▲12%)	
鹿児島ー松山	377	1	→ 2	7	→ 10	14	→ 26	45.2	→ 37.4	(前)H24上期 (後)H25上期
			(+1便)		(+51%)		(+82%)		(▲8%)	
青森ー小牧	785	2	→ 3	29	→ 40	39	→ 56	75.5	→ 72.0	(前)H24.7~10 (後)H25.7~10
			(+1便)		(+37%)		(+43%)		(▲4%)	
花巻ー小牧	704	2	→ 3	51	→ 74	71	→ 101	71.3	→ 73.0	(前)H24.4~10 (後)H25.4~10
			(+1便)		(+45%)		(+42%)		(+2%)	

※ 東京路線で増便された路線(山形、石見)に加え、小型機で運航されている地方間の少便数路線の例  
 ※ 鹿児島ー松山は、H25年1月から減便(2→1便)となったため、半期単位で比較  
 ※ 青森ー小牧、花巻ー小牧は季節増便(青森:7~10月、花巻:4月~10月)

[出典]日当たり便数:時刻表、旅客数・座席数・座席利用率:航空輸送統計年報(国交省航空局)

[増便のダイヤ事例]○増便前

東京	山形	機材	山形	東京	機材
14:25	15:20	E70	12:45	13:50	E70

東京	石見	機材	石見	東京	機材
11:15	12:45	B3	13:45	15:15	B3

仙台	小松	機材	小松	仙台	機材
13:35	14:40	CRJ	12:00	13:00	CRJ

鹿児島	松山	機材	松山	鹿児島	機材
08:05	09:05	SA	12:10	13:15	SA

青森	小牧	機材	小牧	青森	機材
12:45	14:10	E70	10:55	12:15	E70
20:05	21:30	E70	18:15	19:35	E70

花巻	小牧	機材	小牧	花巻	機材
09:15	10:30	E70	07:30	08:45	E70
16:15	17:35	E70	14:30	15:45	E70

○増便後

東京	山形	機材	山形	東京	機材
08:10	09:10	E70	08:55	10:00	E70
17:25	18:25	E70	18:55	20:00	E70

東京	石見	機材	石見	東京	機材
11:15	12:45	B3	13:45	15:15	B3
16:25	17:55	B3	18:25	19:55	B3

仙台	小松	機材	小松	仙台	機材
13:25	14:30	CRJ	11:55	12:55	CRJ
17:00	18:05	CRJ	18:35	19:35	CRJ

鹿児島	松山	機材	松山	鹿児島	機材
08:00	09:00	SA	12:05	13:10	SA
15:50	16:50	SA	18:55	20:00	SA

青森	小牧	機材	小牧	青森	機材
11:35	12:20	E70	07:45	09:00	E70
12:40	13:25	E70	10:35	11:50	E70
20:30	21:15	E70	18:15	19:30	E70

花巻	小牧	機材	小牧	花巻	機材
08:55	10:10	E70	07:15	08:25	E70
16:20	17:35	E70	14:40	15:50	E70
19:00	20:15	E70	17:20	18:30	E70

※SA:36席、Q4:74席、E70:76席、B3:165~176席、A3:166席

## ■ 山形空港における利用促進の取り組み ※平成26年夏ダイヤから、羽田便の朝夕2往復化と名古屋便が復活

- 企業やビジネスパーソンの山形空港の利用拡大を図るため、「山形空港サポーターズクラブ」(入会金・年会費無料)を設立。(山形空港利用拡大推進協議会)

全会員共通特典	企業会員限定特典
<ul style="list-style-type: none"> <li>山形空港ビジネスラウンジの無料利用(フリードリンク、雑誌、新聞) ※ラウンジは利用促進に併せて新設</li> <li>レンタカーの割引(最大30%) ※期間限定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空出張トライアル・キャッシュバック(20回以上の利用で5万円キャッシュバック)</li> <li>羽田空港エアポートラウンジの無料利用</li> <li>名古屋空港~名古屋駅間のアクセスバス片道無料</li> <li>山形空港の有料待合室、会議室、広告スペースの割引利用</li> </ul>

## 2. 欠航時の代替交通手段

# 欠航時の代替交通手段

## ■ 但馬～伊丹路線の欠航時の代替交通手段

- 但馬空港は本土空港の中でも就航率が低く、航空機利用の安心感、公共交通としての信頼性を高めるため欠航時に代替バスや代替タクシーを運航中
- 開港当初から但馬発→伊丹行便については、代替バスを運航
- H26年11月からJR宝塚駅までの代替タクシーを運航(「地域航空路線活性化プログラム」における取組みの一つ)

※地方航空路線活性化プログラム：一定の旅客需要があるものの、代替交通機関がない、又は不便な条件不利地域を発着する航空路線について、国が評価した路線維持に向けたモデル的取組として実証調査を実施

No.	定期便	代替交通手段	実施期間	対象便	行先	料金
1	伊丹発 → 但馬行	乗合タクシー	H26.3.17～5.16 (実証実験)	全ての欠航	JR和田山駅、養父市役所、 但馬空港、JR豊岡駅	5,000円/人
全ての欠航				JR宝塚駅	500円/人	
H26.11～			夕方便の 引き返し※1欠航	JR宝塚駅、JR和田山駅、 養父市役所、但馬空港、 JR豊岡駅	5,000円/人 ※JR宝塚駅は500円	
4	但馬発 → 伊丹行	直通バス	H7.1.15～	全ての欠航	伊丹空港、JR新大阪駅	3,000円/人

※1 伊丹発→但馬行便については、悪天候時に但馬空港へ着陸できない場合、ダイバート(目的地以外の近隣空港への着陸)を行わずに、伊丹空港へ引き返している

### [代替タクシーの周知チラシ]

## ■ 代替交通手段の周知方法

### <当日周知>

- 利用客に鉄道や代替タクシー等の代替交通手段を記載した案内チラシを配布

### <事前周知>

- 但馬空港や旅行代理店において「欠航代替タクシー」のチラシを配架
- ニュースレター「ソラツナゴvol.1(H26年11月発行)」(但馬・京丹後地域 全戸配布)において、欠航代替タクシーの運航開始についてお知らせ
- 行政HPに掲載



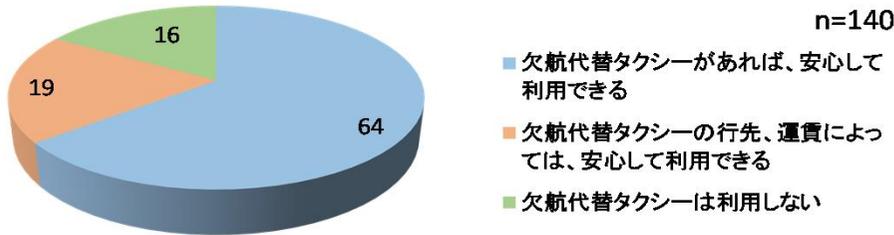
# 欠航時の代替交通手段(アンケート結果)

## 過去実施していた乗合タクシーの実証実験

(伊丹空港→但馬地域への代替タクシー)

○約8割の利用者が、但馬～伊丹路線を安心して利用できる  
と回答

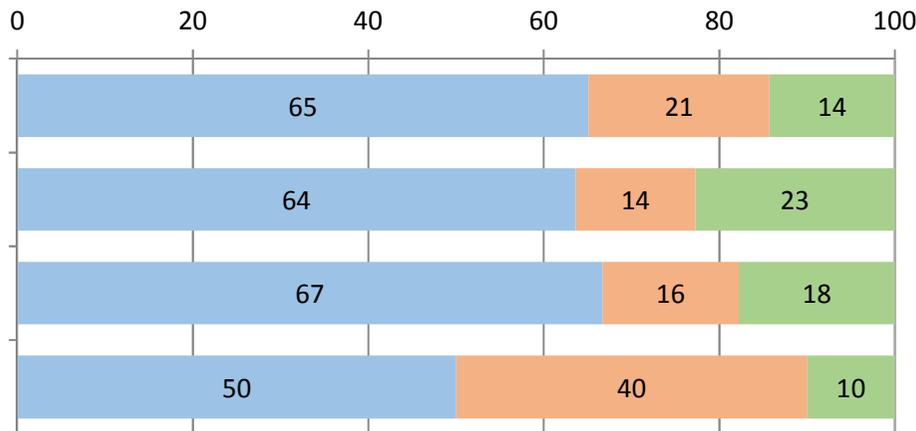
### 1 代替タクシー(但馬地域まで)



※利用しない理由は「時間がかかるため」、「乗合いに抵抗感がある」

### [居住地別]

■ 欠航代替タクシーがあれば、安心して利用できる  
■ 欠航代替タクシーの行先、運賃によっては、安心して利用できる  
■ 欠航代替タクシーは利用しない



## 現在の代替交通手段

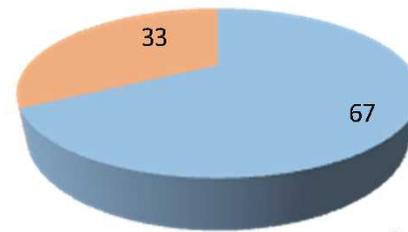
○開港以来運航している代替バスの認知度は、代替タクシーに比べると高いがそれでも45%程度と高くない。

○「継続してほしい」との意見が8割以上と大部分

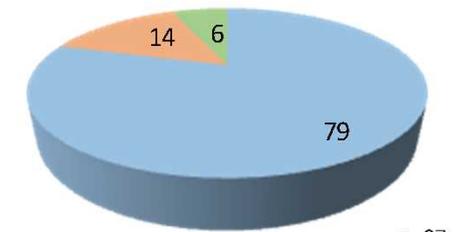
### [認知度]

#### 2 代替タクシー(JR宝塚駅まで)

■ 今回初めて知った ■ 知っていた ■ 続けてほしい ■ どちらでもよい ■ 不要

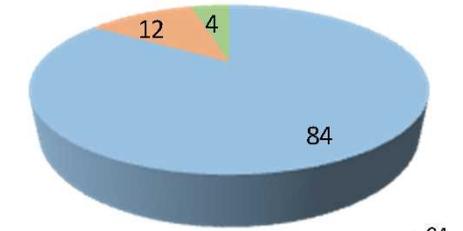
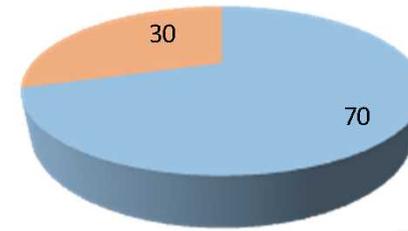


### [継続意向]



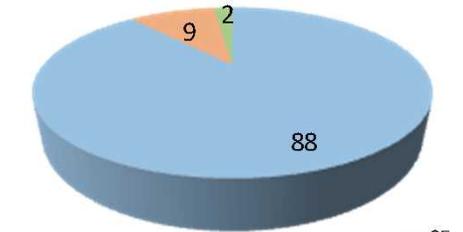
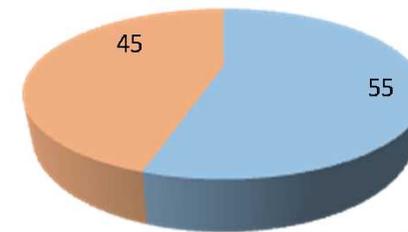
#### 3 代替タクシー(但馬地域まで)

■ 今回初めて知った ■ 知っていた ■ 続けてほしい ■ どちらでもよい ■ 不要



#### 4 代替バス

■ 今回初めて知った ■ 知っていた ■ 続けてほしい ■ どちらでもよい ■ 不要



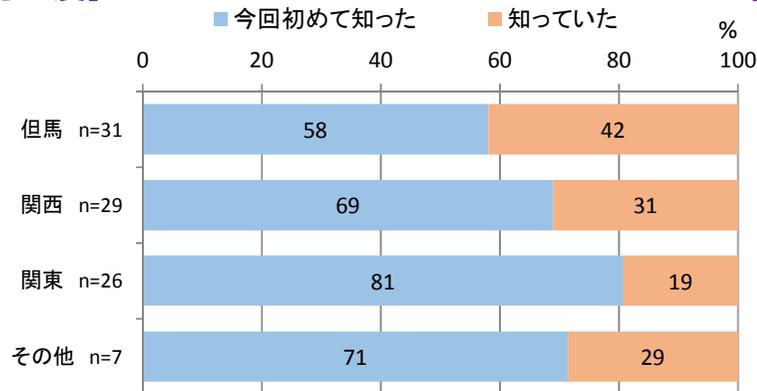
# 欠航時の代替交通手段(アンケート結果:居住地別)

## 2 伊丹発 → 但馬行 乗合タクシー

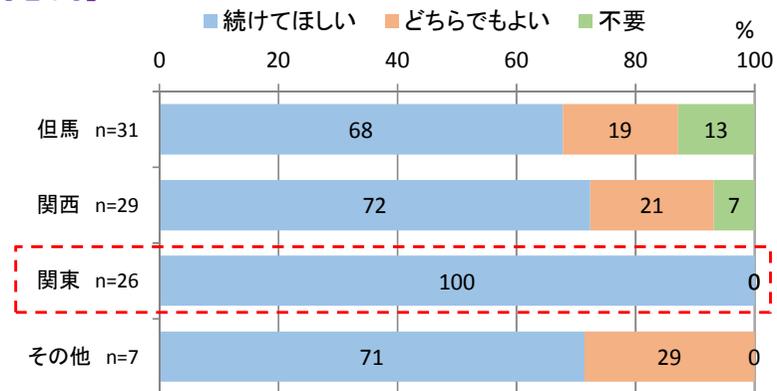
JR宝塚駅まで

○関西、関東居住者の認知度が但馬居住者に比べて低い。  
○土地勘がない関東居住者の継続意向が100%

[認知度]



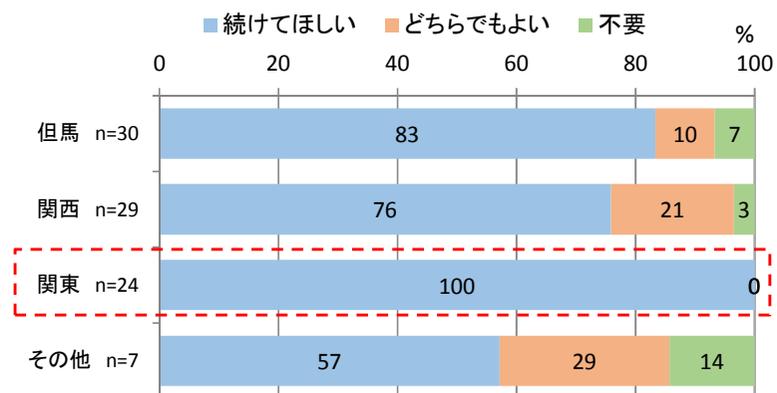
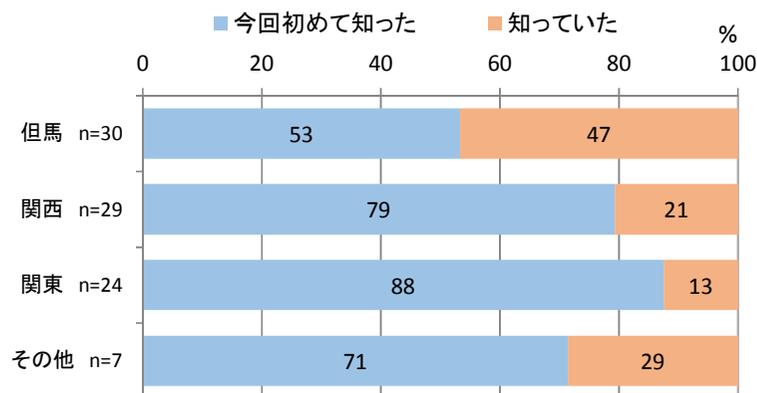
[継続意向]



## 3 伊丹発 → 但馬行 乗合タクシー

JR宝塚、JR和田山、養父市役所、但馬空港、JR豊岡まで

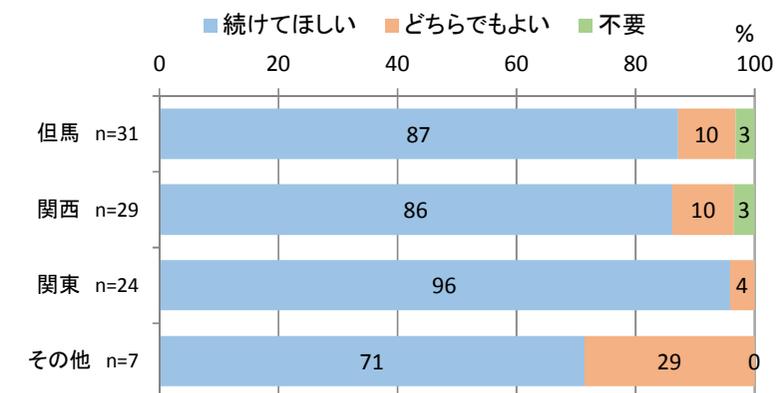
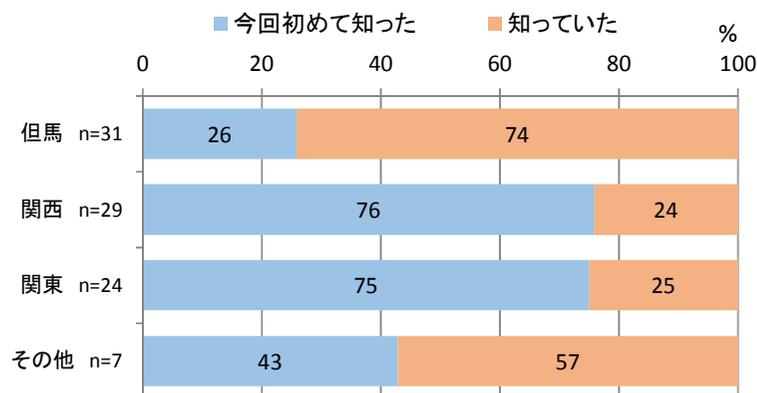
○関西、関東居住者の認知度が但馬居住者に比べて低い。  
○土地勘がない関東居住者の継続意向が100%



## 4 但馬発 → 伊丹行 直通バス

伊丹空港、JR新大阪まで

○但馬居住者は大部分が認知  
○継続意向は代替タクシーと比較すると若干高い。利用し慣れているためと想定される

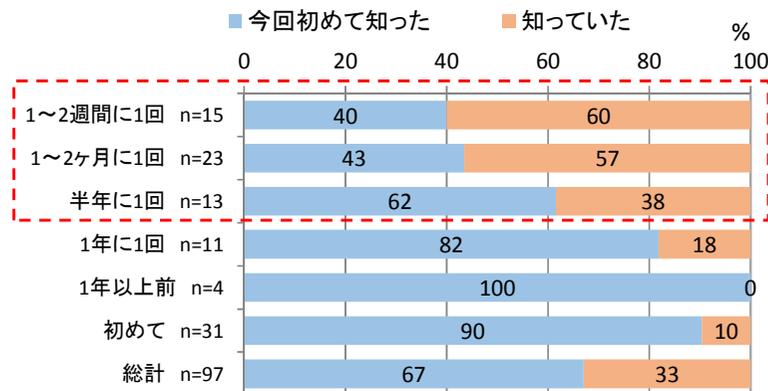


# 欠航時の代替交通手段(アンケート結果:頻度別)

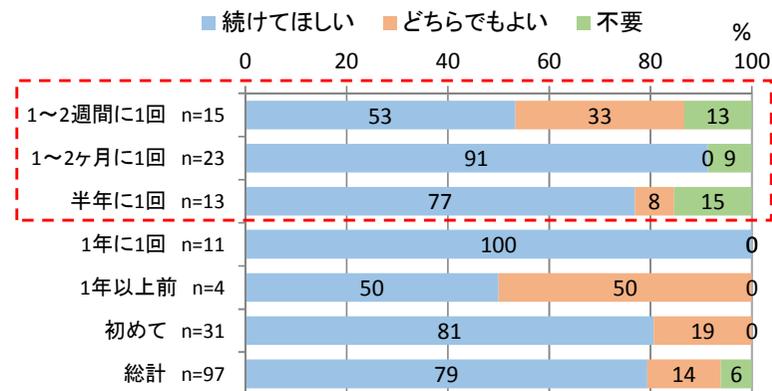
## 2 伊丹発 → 但馬行 乗合タクシー JR宝塚駅まで

- 多頻度利用者(半年に1回以上)の認知度が高い
- 継続意向は頻度によらず約8割と高い

[認知度]

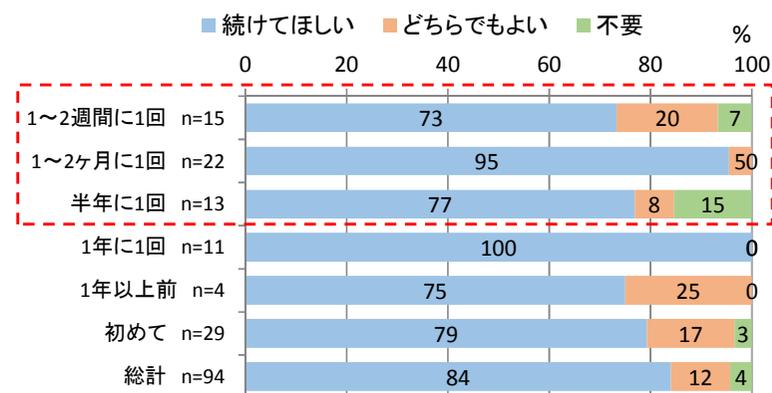
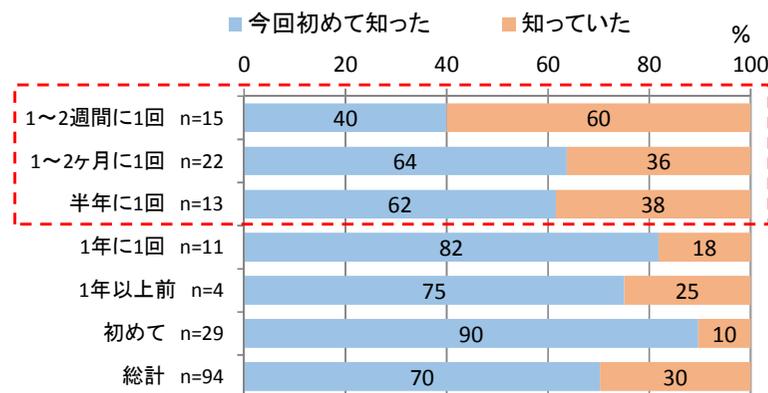


[継続意向]



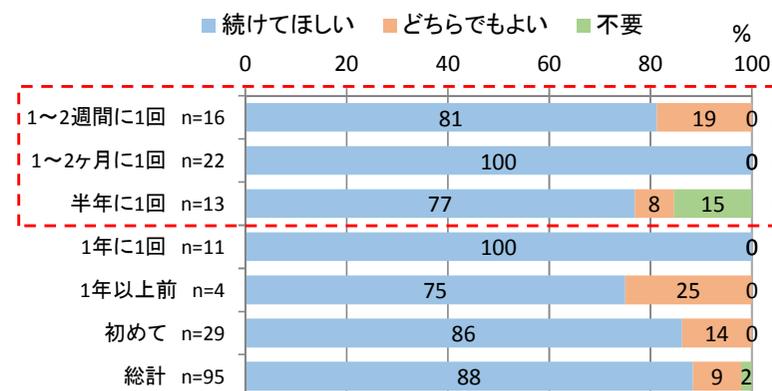
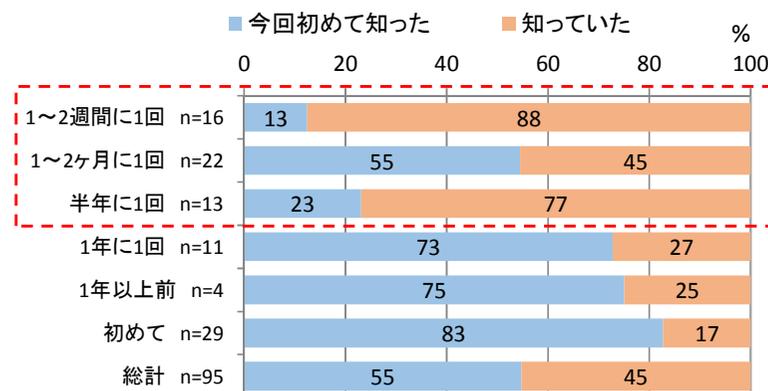
## 3 伊丹発 → 但馬行 乗合タクシー JR宝塚、JR和田山、養父市役所、 但馬空港、JR豊岡まで

- 多頻度利用者(半年に1回以上)の認知度が高い
- 継続意向はJR宝塚駅までの乗合タクシーと比較すると高い。



## 4 但馬発 → 伊丹行 直通バス 伊丹空港、JR新大阪まで

- 多頻度利用者(半年に1回以上)の認知度が高い
- 継続意向は代替タクシーより高く、利用が定着している



## 3. 空港の多面的利用

# 但馬空港の多面的利用

期待される役割		これまでの取り組み	課題	今後の方向性	取組案
安全安心の拠点		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 広域防災拠点（備蓄倉庫の整備等）</li> <li>➢ 災害時の支援拠点（H16年台風23号等）</li> <li>➢ 防災訓練の実施（年1回）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 住民の認知度が低い</li> </ul> <p>※出典：但馬・京丹後居住者アンケート</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 安全安心の拠点としての機能維持</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ これまでの取り組みの継続</li> <li>➢ 啓発・PR活動の実施</li> </ul>
空港の活性化	賑わいの創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 空港施設の提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 旅客特性の変化への対応（乗継客、外国人の増加、リピーターの確保等）</li> <li>➢ 羽田空港以外の乗継ぎ利用者が少ない（増加余地）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 顧客満足度や利便性の向上を通じた但馬空港利用者の拡大</li> <li>➢ 待ち時間の快適性向上</li> <li>➢ 乗継ぎ利用者の拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 待合スペースの改善（コンセントやWi-fiの提供等）</li> <li>➢ 快適なラウンジの整備</li> <li>➢ 利用者目線に立った店舗レイアウトや品揃え（住民もターゲットとし、就航先の特産品販売等）</li> <li>➢ 伊丹空港での乗継ぎ利便性を周知</li> <li>➢ チャーター便の運航</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 就航率が低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 就航率改善に向けた検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 新しい航路の検討</li> </ul>
	地域住民等	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 但馬空港フェスティバル</li> <li>➢ 空の自然教室（年1回）</li> <li>➢ 多目的ホールの活用（電化製品販売会等）</li> <li>➢ 航空機（YS-11）の展示</li> <li>➢ 旅券事務所</li> <li>➢ レストラン</li> <li>➢ 芝生広場、コスモス畑</li> <li>➢ 園児や小学生の社会科見学</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 但馬空港フェスティバルの終了</li> <li>➢ 賑わいの創出</li> <li>➢ 但馬空港への親近感の醸成（将来的な空港利用者の拡大）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 住民にとって親しみやすい空港づくりの推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 定期的なイベント・催しの開催・定着 [イベント例] ○マルシェ、朝市、産直市 ○ロビーコンサート、寄席 ○季節イベント（イルミネーション、ひな人形展示、鯉のぼり掲揚、七夕、月見会等）</li> <li>➢ 航空機（YS-11）の常設観覧</li> </ul>
航空関連事業等	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ スカイダイビングスクールや写真撮影等による利用</li> <li>➢ 太陽光発電事業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 空港周辺に活用できる用地がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ レジャー航空、産業航空による空港の利用促進</li> <li>➢ 空港周辺用地の活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 市場調査や航空関係者へのセールス強化</li> </ul>	

# 季節イベントの例

## 月見会

※佐賀空港



事前申し込みが必要。定員100人。参加費500円(おにぎり付)。

地域の農家や商工会でつくる実行委員会が企画。2部構成で、1部では月や日の入りを観賞し、小学生や大学生が詩を朗読する。ミニコンサートもある。

2部もミニコンサートがあるほか、有料でアルコールや焼きそば、空揚げなどを販売。資料:佐賀新聞

## 鯉のぼり

※鳥取空港



出典:鳥取空港管理事務所

## ひな人形

※函館空港



出典:函館空港ビルディング株式会社

## クリスマス

※秋田空港、天草空港



出典:秋田空港ターミナルビル(株)



第2回  
世界サンタクロース会議  
in 天草

2014年 9/13(土)・14(日)・15(月)

同時開催

第11回  
サンタクロース・ウィンターゲーム大会  
日本代表サンタクロース選考会

子どもサンタクロースゲーム



サンタクロースの袋には、天草のやさしさが詰まっている。

出典:天草宝島観光協会