

国土交通大臣

石井 啓一 様

国の施策等に関する 提案・要望書

(平成27年12月)

鳥取県自治体代表者会議
鳥取県地方分権推進連盟

鳥	取	県	知	事	平	井	伸	治
鳥	取	県	議	会	議	長	正	一
鳥	取	県	市	長	会	長	義	彦
鳥	取	県	市	議	会	長	昌	光
鳥	取	県	町	村	会	長	哲	司
鳥	取	県	町	村	議	会	長	治

高速道路ネットワークの早期整備について

《提案・要望の内容》

1 高速道路ネットワークの早期整備

国の骨格を形成する高速道路ネットワークは、『地方創生の道』であり、更には地域医療や災害発生時において『命の道』として機能する波及効果の大きい基幹インフラであることから、山陰道、山陰近畿自動車道等の高速道路ネットワークのミッシングリンクの早期解消と、計画的な整備が進められるよう所要の道路予算を確保すること。

①山陰道（「鳥取西道路」・「北条道路」）の調査及び整備促進

- ・「鳥取西道路」全線の平成29年度一体的供用

「鳥取西IC～青谷IC」については、供用時期が未公表の「鳥取西IC～吉岡温泉IC」も含めて、平成29年度の一体的な供用が図られるよう整備を促進すること。

- ・「北条道路」における交通安全対策の早期整備及び全線自動車専用道路としての早期事業再開

近年頻発する重大な交通事故に対する交通安全対策（湯梨浜・北栄地区の交差点立体化）の早期供用と、早期事業再開に向けた都市計画のための調査等を進めること。

②山陰近畿自動車道の調査及び整備促進

- ・「岩美道路」の整備促進を図ること。

- ・「山陰道」・「鳥取自動車道」・「山陰近畿自動車道」の3路線を連結する「山陰道～鳥取市福部町」間の事業化実現に向けて、計画段階評価を進めること。

③中国横断自動車道岡山米子線における「境港～米子市」の道路のあり方検討の促進

中海圏域の広域的な道路ネットワークの充実・機能強化の観点から、「米子・境港地域と道路のあり方勉強会」の進捗を図ること。

④地域高規格道路の整備促進

- ・高速道路ネットワークを補完する地域高規格道路のうち、「江府三次道路」の一部であり直轄権限代行で整備中の「鍵掛峠道路」について、特に路線全体の事業進捗に影響を及ぼす県境部のトンネル工事に早期着手すること。

- ・整備中の「北条湯原道路」、「江府三次道路」の一部である「倉吉道路」、「倉吉関金道路」及び「江府道路」について、整備促進を図ること。

2 米子自動車道、鳥取自動車道等の暫定2車線区間の4車線化

県内高速道路ネットワークの整備は着実に進み、開通した高速道路の沿線では、企業進出、観光振興など多大な効果が現れ始めている。

しかし、本来4車線であるべき高速道路が、県内は僅か1割程度しか整備されておらず、重大事故の発生やそれに伴う通行止め頻度が高く、安全性・信頼性に課題がある。

今年、県内の高速道路では30件以上の死傷事故が発生し、そのうち対向車線へのはみ出しによる正面衝突で4件6名の尊い命が失われる痛ましい死亡事故が連続して発生している。

については、多発する暫定2車線区間での死傷事故の重大性に鑑み、対面通行に起因する重大な事故や通行止めを防止し、高速道路ネットワーク本来の安全性・定時性を確保するため、暫定2車線区間の4車線化を図ること。

①米子自動車道（蒜山IC～米子IC）の暫定2車線区間の4車線化及び当面の対策としての付加車線の設置

②鳥取自動車道における付加車線の早期供用と暫定2車線区間の4車線化

③山陰道（米子道路）における付加車線の早期供用

《参考》

○県内高速道路等の整備状況

	計画延長	H26 年度末		鳥取西道路供用時	
		供用延長	供用率	供用延長	供用率
山 陰 道	88.0km	57.0km	64.8%	74.5km	84.7%
鳥 取 自 動 車 道	38.4km	38.4km	100.0%	38.4km	100.0%
米 子 自 動 車 道	48.2km	27.3km	56.4%	27.3km	56.4%
山陰近畿自動車道	30.0km	8.2km	27.3%	10.1km	33.7%
合 計	204.6km	130.8km	63.9%	150.2km	73.4%

※山陰近畿自動車道の岩美 IC ～ 浦富 IC 間 1.9km は H27 年度末供用予定であり、鳥取西道路供用時には既に供用済み。

○県内高速道路等の付加車線状況

(単位：km)

	県内計画延長	県内供用延長	うち付加車線延長
山 陰 道	88.0	57.0	6.8
鳥 取 自 動 車 道	38.4	38.4	1.1
米 子 自 動 車 道	48.2	27.2	8.2
山陰近畿自動車道	30.0	8.2	0.5
合 計	204.6	130.8	16.6

※整備率 : 供用延長 / 計画延長 = 63.9%

※4車線化の割合 : 付加車線延長 / 供用延長 = 12.7%

※「県内高速道路等」には山陰近畿自動車道を含み、各延長はおおよその数値である。

○県内高速道路での事故発生状況 (件数)

		平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年 11月末時点	合計
鳥取道	全事故	7	4	8	4	10	6	39
	：うち死亡				1	1	1	3
山陰道	全事故	12	10	18	23	16	26	105
	：うち死亡		1	1	2	2	2	8
米子道	全事故	12	7	5	6	10	5	45
	：うち死亡	1		1			1	3
合計	全事故	31	21	31	33	36	37	189
	：うち死亡	1	1	2	3	3	4	14

※H27年山陰道で発生した死亡事故1件を除き、残る13件の死亡事故は全て暫定2車線区間で発生

※事故件数は県警(交通規制課)調べ

社会資本整備総合交付金及び防災・安全交付金の 重点的な配分について

《提案・要望の内容》

〔社会資本整備総合交付金〕

○地域の実情に配慮し、各自治体で取り組む地方創生の後押しとなるよう必要な財源を確保するとともに、特に財政力の弱い地方に重点的に配分すること。

〔防災・安全交付金〕

○国土の強靱化を推進するため、住民の命と暮らしを守る事前防災・減災対策と暮らしの安全・安心を確保する安全対策等について、地域の実情に即して確実に取り組むことができるよう、必要な財源を確保するとともに、特に財政力の弱い地方に重点的に配分すること。

(参考)

〔社会資本整備総合交付金〕

- 当県では、三徳山・三朝温泉の日本遺産認定や大山開山1300年などの観光資源の活用、鳥取道や山陰道の開通によるIC周辺への企業進出及び米子駅周辺の賑わい創出など、地方創生に向け各自治体で取り組んでいるところであり、10月27日に県下全ての市町村において総合戦略が策定された。
- しかし、地域の社会資本整備を総合的に支援する目的で創設された社会資本整備総合交付金は全国的にも縮小傾向にあり、当県では対前年比0.90と全国平均0.99に比べて下回り、地域の実情や要望等に対応した配分となっておらず、今後、地方創生の取り組みに支障が出るのではと危惧している。

＜観光資源の活用を支援＞

三徳山・三朝温泉(H27.4日本遺産認定) ⇒ 県道鳥取鹿野倉吉線(三朝町)
氷ノ山周辺観光 ⇒ 国道482号春米バイパス(若桜町)

＜経済活動(企業誘致等)を支援＞

山陰道、米子自動車道のICアクセス ⇒ 国道181号岸本バイパス(米子市～伯耆町)
地域高規格道路のICアクセス ⇒ 県道倉吉由良線(倉吉市)

＜地域づくり・まちづくりを支援＞

米子駅周辺のまちづくり ⇒ 米子駅南北自由通路等整備事業(米子市)

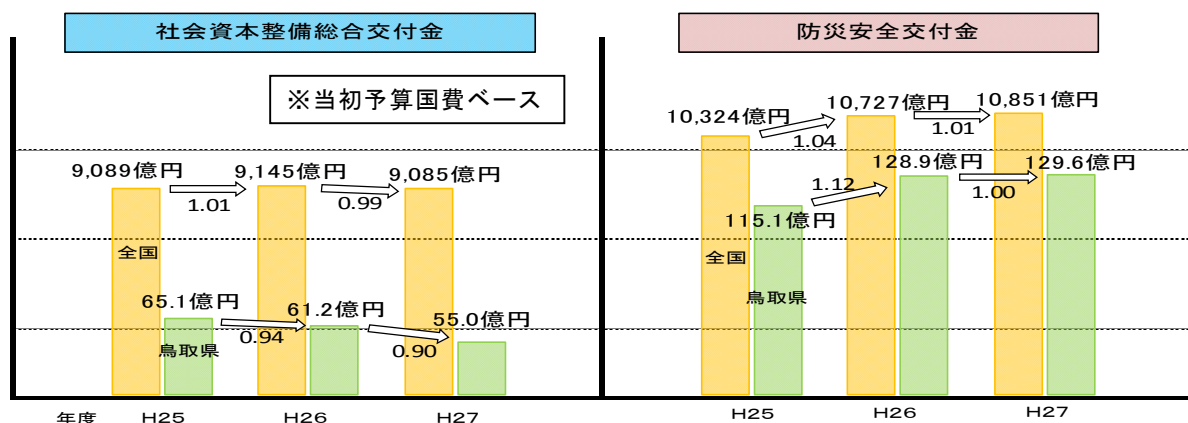
〔防災・安全交付金〕

＜水害・土砂災害や大規模地震に備えるための防災・減災対策、インフラ老朽化対策、通学路の安全対策等＞

・塩見川等河川事業・湯山海岸等海岸事業・土砂災害防止のための砂防事業・道路施設、河川管理施設、港湾施設等の計画的な維持管理、更新・橋梁の耐震補強・緊急輸送道路等の落石防止対策、未改良区間の改良等・通学路の合同点検に基づく安全対策等

※平成27年10月に「鳥取県国土強靱化地域計画」(骨子)を策定

パブリックコメントを経て年度内に策定予定



貸切バスの運賃制度改革により生じた料金の地域間格差の是正について

《提案・要望の内容》

○国の制度改革による貸切バス運賃の高騰及び地域間で発生している価格差が、中国地方への訪日外国人の送客意欲の低下の大きな要因となっている。

国は客観的な現状分析を行い、観光事業者の経営努力とは無関係な地域間格差の是正、及び海外に向けて、国の制度改革が原因でバス料金が上昇していることの周知徹底を早急を実施すること。

＜参考＞

○貸切バスの運賃制度改革（平成26年4月）に伴い、各運輸局単位で、最低料金等が設定されたため、中国ブロックに隣接する九州ブロックの貸切バス料金が比較的低いなど、制度改革以降も地域ブロックでの価格差が生じており、中国地方の旅行商品造成に支障をきたしている。

○安全性確保のための制度改革であることは十分理解をしているが、バス運賃の値上がりにより、海外旅行会社から「九州地区と比べてバス料金が高いので、中国地方への商品造成をやめた」、「今後の商品造成に影響がある」との声も聞こえている。

○海外の旅行社からは中国地方のバス料金が他地域に比べて高いことは、中国地域の営業努力がないと考えられていた事例もある。

＜各業界の声＞

(旅行会社の声)

- ・バス代が高くなり、今までの日帰りツアーは造成できない。
- ・バス代の高騰により日帰りツアーは近郊しかつけれない。
- ・ツアー料金が1.5倍～2倍にもなり全体で3割～4割ツアーが減っている。

(観光施設の声)

- ・団体ツアーバスの立ち寄りが減り今後を含めて不安。
- ・立ち寄り先もこれまで寄っていたところをカットするなど早めの移動傾向にある。
- ・ツアーの募集チラシを見ても日帰りコースが少なくなっている。
- ・団体ツアーバス客が減少し、保有していた船（遊覧船）を売却しなければいけない。

(バス事業者の声)

- ・観光ツアーを中心に利用件数が減少しており、このまま件数が減少し続けるようだと運転業務を割り振られない運転手が出てくることに懸念。

北東アジアゲートウェイ「境港」の重点整備について

《提案・要望の内容》

○我が国の経済再生や国土強靱化を推進し、日本海国土軸を形成するため、次のとおり北東アジアゲートウェイ「境港」の重点整備を実施すること。

①竹内南地区 複合一貫輸送に対応したふ頭再編改良事業〔直轄事業〕を重点実施により早期完成すること。

②中野地区 国際物流ターミナル整備事業〔直轄事業〕を重点実施により早期完成すること。

〈参考〉

1 竹内南地区貨客船ターミナルの状況

○境港と韓国（東海）及びロシア（ウラジオストク）を結ぶ国際定期フェリーは、就航から6年が経過し延べ15万人を超える旅客が利用、更なる利用促進に取り組んでいる。一方、高速道路網整備や企業進出が進展している山陰地域は、国内海上輸送網のミッシングリンクとなっており、加えて鉄道輸送も十分でないことから、定期航路就航による物流コストの削減や販路拡大等に向け、これまで4回の内航ROR船の試験輸送（境港～苫小牧港間）に取り組んでいる。

○また、内航ROR船の定期化や国際物流と国内物流の接続による新たな物流ルート確立、小口貨物の集配機能の充実等の物流環境改善ため、国土交通省と連携して産学官による「境港流通プラットフォーム協議会」を立ち上げた。平成27年度は、プラットフォーム協議会の取り組みとして、「SEA&RAILトライアル輸送」による九州方面への新たな定期航路就航の取り組みを進めている。

○今年アジアデビューした最新鋭の大型客船「クァンタム・オブ・ザ・シーズ（167,800トン、4,700名）」が寄港、中国人観光客による「爆買い」が発生し、地域経済に貢献するとともに全国の話題となった。今年のクルーズ船の寄港数は、23回で旅客数は1万9千人となり、過去最高（本州日本海側第1位）であった。来年は更に多くのオフナーが来ており寄港数・旅客数共に大幅に増加する見込みである。

2 中野地区国際物流ターミナルの状況

○合板の国内シェア16%を占める境港背後の木材関連企業は、境港での増産体制を整えつつあり、現在発生している沖待ち、横持ちなどの非効率な荷役の早期解消といった事業効果を1日も早く発揮させるため、中野地区国際物流ターミナルの早期完成を強く望んでいる。

○また、クルーズ船は原木船との既存岸壁での利用調整がつかず、寄港を断らざるを得ない状況にある。中野地区国際物流ターミナルの1日でも早い完成により、さらに多くのクルーズ船の受け入れが可能となる。

「鳥取港」の機能強化について

《提案・要望の内容》

○我が国の経済再生や国土強靱化を推進し、日本海国土軸を形成するため、鳥取港の機能強化を実施すること。

- ① 船舶の安全な航路を確保し、利用者の安全性・利便性向上のため、港口部の堆砂対策を行うこと。
- ② 船舶の係留や停泊、荷役作業が安全に行えるよう、港内静穏度向上対策を行うこと。
- ③ 今後、老朽化した施設の更新費が増大することから、施設の長寿命化のための予算を確保すること。

〈参考〉

○鳥取港の機能強化

鳥取港は、本県東・中部、兵庫県及び岡山県北部を背後圏とした海上物流拠点であり、鳥取道開通、山陰道・鳥取近畿道の整備が進展するなか、さらなる圏域の拡大と、物流機能強化に対する期待が高まっている。

一方、港湾の機能面では、沿岸漂砂等の港口部堆砂による入港船舶に対する喫水不足や港内静穏度不良により、入港や、係留・荷役作業の支障となっている。

このため、港口部の堆砂対策や港内静穏度の向上に取り組むとともに、既存施設の延命化や安全性向上など、鳥取港の機能強化を図ることにより、圏域企業の鳥取港の物流機能強化を図る。

- ①毎年、冬期から春期にかけて、日本海側特有の波浪により、沿岸漂砂や千代川からの砂が鳥取港港口に堆積する。このため、船舶の安全航行確保に多額の浚渫費用を要しており、**港口部の堆砂対策**が必要である。
- ②主要岸壁である1号、2号、3号岸壁の静穏度が悪く、港湾利用者により安全に船舶の係留や停泊、荷役作業を行えるよう改善が求められており、**港内の静穏度向上**に関する機能の強化が必要である。
- ③鳥取港の港湾施設は、整備後30年が経過しており、劣化・損傷が進行しており、今後、老朽化した施設の維持管理・更新費が増大する。このため、**施設の長寿命化**を行うための予算確保がである。

地方航空路線の維持・拡充について

《提案・要望の内容》

○交流人口の拡大や地方経済を発展させる真の地方創生を実現するためには、複数都市を結ぶ地方航空路線のネットワークの拡充が不可欠であることから、地方空港のミニハブ機能を維持・拡充するため、積極的な施策を講じること。

<路線の維持・拡充に向けた取組>

- ・羽田空港の国内線発着枠について、現在暫定的に国内路線で活用している国際線中国路線枠と同数以上の増枠を行うこと。
- ・東京-鳥取線の航空需要拡大の取り組みのため、羽田発着の政策コンテスト枠を平成28年度以降も継続して割り当てること。

<民間事業者への支援制度の創設>

- ・民間事業者が空港施設を拡充する際の補助制度を創設すること。

<参考>

○利用促進等の取組状況

- ・鳥取砂丘コナン空港への愛称化(27/3/1)を機に「空の駅」化を推進
- ・鳥取砂丘コナン空港装飾完成披露会・グランドオープン(27/12/5)
- ・米子鬼太郎空港装飾リニューアル(28/3/5予定)
- ・航空会社とタイアップした利用促進キャンペーン
(ANA)うっとり鳥取キャンペーン「鳥取美人物語」等
- ・懇話会やWEB系旅行会社と連携した路線PR

○県内空港の運航状況等

鳥取砂丘コナン空港の運航状況等		米子鬼太郎空港の運航状況等	
○定期便の運航状況		○定期便（国際線含む）の運航状況	
ANA:羽田 増便(H26.3~)	5便/日	ANA:羽田 増便(H27.10~)	6便/日
		アジアナ:ソウル(仁川) ※毎週日・火・金	1便/日
○定期便の利用状況		○定期便（国際線含む）の利用状況	
H24年度	301,885人	H24年度	470,319人
H25年度	330,016人	H25年度	632,111人
H26年度	342,926人	H26年度	846,549人
H27年度(11月末)	259,885人	H27年度(11月末)	446,761人
○国際チャーター便就航状況		○国際チャーター便就航状況	
H24年度	8便（台湾、ロシア）	H24年度	29便（台湾、中国）
H25年度	10便（台湾、ロシア）	H25年度	50便（香港、台湾、ロシア）
H26年度	10便（台湾、ロシア、中国）	H26年度	41便（香港、台湾、バンコク、韓国）
H27年度(予定含む)	8便（台湾）	H27年度(予定含む)	43便（香港、台湾、韓国）

日本海国土軸を形成する整備新幹線など高速鉄道網の整備について

《提案・要望の内容》

○災害に強い国土づくりを進めるとともに、鉄道機能をより発揮するため、山陰新幹線やフリーゲージトレインなどの高速鉄道網の整備を進めるべく県では独自に調査を始めており、国としても早急に具体的な取組に着手するなど、整備の実現に向けた進捗を図ること。

※災害に強い国土づくりを進めるためには、高速鉄道の補完性・代替性（リダンダンシー）を確保することが重要である。

※人口減少に歯止めをかけ、真の地方創生を実現するためにも、高速鉄道網を整備することは極めて重要。

※環境にやさしい大量公共輸送機関としての鉄道機能をより発揮するためには、全国的な高速幹線鉄道網の整備が必要。

※しかしながら、全国新幹線鉄道整備法が1970年に制定されて以来約42年経過しているにもかかわらず、基本計画線については、着工はもとより調査・計画の目途さえ立っていないのが現状であるが、この間、同法は根本的な見直しはされず、また、その他に総合的な幹線鉄道計画は策定されていない状況にある。

※また、阪神・淡路大震災や東日本大震災でも明らかになったように、旅客、貨物輸送を確保するためには高速鉄道、高速道路などの高速交通網の多重化が不可欠。

<参考>

県内鉄道（フリーゲージトレイン方式による「伯備線ルート」及び「智頭・因美線ルート」）の高速化調査（H26年度～H27年度）について

1 調査の内容

- ・ H26年度調査
 - ①線路状況の把握、②新幹線・在来線アプローチ部の検討、③線形改良の検討、④踏切の調査
- ・ H27年度調査
 - ①留置、検修機能、②電化関係の調査検討、③到達時間の算出、④工事数量・概算経費の算定

2 今後のスケジュール

- ・ 現在、線形改良等に要する概算工事費やフリーゲージトレイン導入に伴う時間効果などを算定中であり、最終報告書が1月末までに提出される予定。

3 H26年度調査の結果概要

区分	伯備線ルート (岡山-米子-出雲市)	智頭・因美線ルート (姫路-上郡-鳥取-米子)
曲線半径400m未満 (要改良箇所数)	147箇所	29箇所
道床厚250mm未満 (要改良箇所数)	85箇所	67箇所
橋梁改良(無道床橋梁区間) (要改良箇所数)	76箇所	43箇所
トンネル (要改良箇所数)	0箇所	18箇所
踏切 (要改良箇所数)	209箇所	155箇所
電化・非電化	全線電化	非電化(姫路-上郡、伯耆大山-米子間は電化)

若桜鉄道に対する補助事業の特例措置について

<<提案・要望の内容>>

○交流人口の拡大による地方創生を実現するため、鉄道利用者の利便性向上や鉄道を活用した観光振興等地域の活性化に繋げるための施設整備について、財政状況の厳しい地方公共団体（第3種鉄道事業者：八頭町・若桜町）に対する支援の拡充を図ること。

- ①安全性の確保及び経営安定化を図るための鉄道軌道安全輸送設備等整備事業に関して、利便性向上につながる行き違い施設の整備などについて対象事業の拡大を図ること。
- ②鉄道利用者の利便性向上を目指す幹線鉄道等活性化事業について、補助率の引上げを図ること。

※鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（補助率1/3、鉄道事業再構築事業を実施する事業者は、財政状況の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について補助率1/2）は、既設の施設の老朽化に対して実施する修繕等に対して支援する事業であり、行き違い施設等は対象外。

※幹線鉄道等活性化事業（補助率1/3）は、鉄道利用者の利便性向上を図るための施設整備等（行き違い施設含む）を対象としているが、財政状況の厳しい地方公共団体であっても補助率の引上げ措置はない。

※若桜鉄道は全区間が単線のため列車の行き違いができず、運行ダイヤが極端に制限され、地方創生を目指す観光列車などを運行することができない。

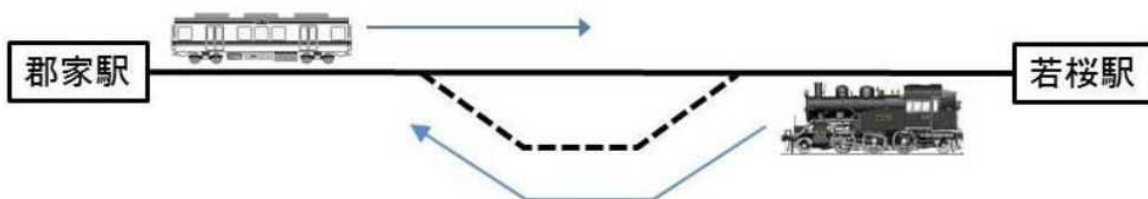
<参考> 若桜鉄道の課題

若桜鉄道は単線であり、全区間（郡家駅～若桜駅間約19km）で行き違いができず、観光列車などを運行するためには、行き違い施設の設置が必要。

※若桜鉄道は平成21年4月の上下分離方式導入後、3年間黒字経営であったが、平成24年度以降は赤字経営が続いている。

※平成27年4月11日には、SL走行社会実験を行うなど地方創生を目指す取組を進めており、観光列車を運行するためにも行き違い施設の設置が必要。

(行き違いのイメージ)



山陰における広域観光周遊ルートの認定について

《提案・要望の内容》

○訪日外国人旅行者をターゲットとした「広域観光周遊ルート形成計画」の追加募集を行い、山陰地方のルートを早急に認定するとともに、鳥取・島根両県が行う地方創生に向けた広域連携の取組みに対して、支援を行うこと。

<参考>

1 ルートのコンセプト

日本人の心のルーツである神話の世界。地球の成り立ちを体感できる自然。その両方を兼ね備えた山陰。都会から離れているからこそ、古（いにしえ）のままの佇まいが残された日本をさまざまな旅のスタイルで体験できるのが、山陰の魅力である。

神話の時代から続く歴史、文化、自然。古き良き日本の姿を残す山陰が、今だからこそ新しい。

2 ルートの考え方

本州西端の日本海側に位置する山陰は、中国山地と日本海に挟まれた、古代からの歴史、文化、自然が今に残る地域である。

その地を舞台に、素戔鳴尊や大国主命などの神々が活躍する古代神話が語り継がれており、また、かつて世界の銀の三分の一が生産されていた世界遺産「石見銀山」や、山陰海岸と隠岐の2つの世界ジオパークをはじめとする豊かな自然が守り伝えられ、今に残されている。

都会から離れているがゆえに、他の地域には残されていない日本の原風景を自転車やウォーキングなどさまざまな旅のスタイルで体験ができる山陰は、日本を旅慣れた外国人観光客に対しても新鮮な驚きを与えることができる。

3 ルート内の主な観光資源

神話：古事記、素戔鳴尊、大国主命、黄泉平坂、出雲大社、美保神社、須佐神社、玉造温泉、因幡の白兔（白兔神社）、赤岩神社、大山、弓ヶ浜

歴史：石見銀山、温泉津、後鳥羽上皇、後醍醐天皇、津和野、松江城、柿本人麻呂、大伴家持、たたら製鉄、三徳山・三朝温泉、風土記、若桜鉄道

自然：隠岐・山陰海岸の二つの世界ジオパーク、鳥取砂丘、大山、氷ノ山、三瓶山、石見海岸、棚田

文化：佐陀神能、石見神楽、麒麟獅子舞、隠岐牛突き、鷺舞、茶道、和紙（石州半紙、因州和紙）、足立美術館、妖怪、まんが

日本版DMOの登録制度にかかる旅行業の事業範囲について

《提案・要望の内容》

○日本版DMOの登録制度において、「地域連携DMO」として日本版DMOに登録した法人が旅行業資格を取得した場合は、特例としてその業務範囲をDMO構成市町村を含む範囲とすること。

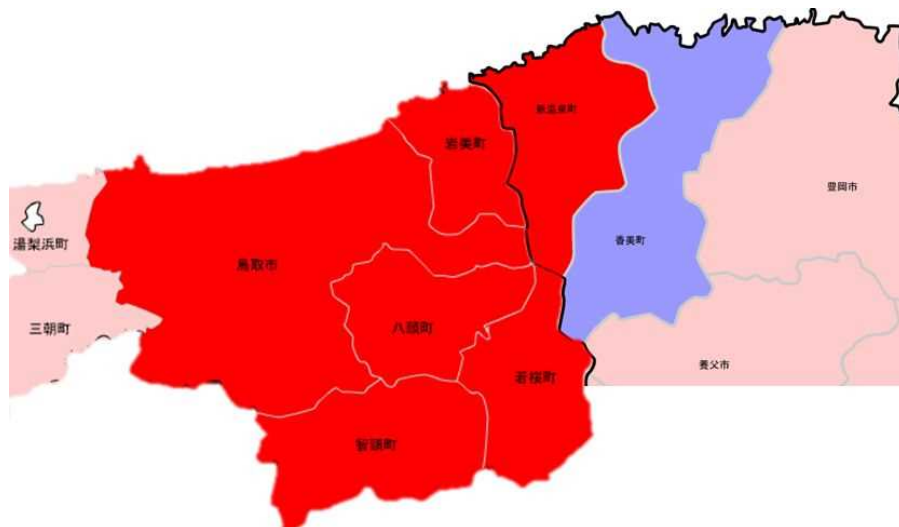
※複数の市町村がDMOを形成する場合、市町村の位置関係によっては第3種の旅行業ではDMOの範囲すべてをカバーする旅行商品の造成・募集を行うことができない事例が発生する。

<参考>

1 県内で今後連携が想定されるDMOの業務範囲

現在、鳥取県東部（鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町）及び兵庫県北但西部（香美町、新温泉町）での広域連携が検討されている。

鳥取市観光コンベンション協会が第3種旅行業として登録を行っているが、第3種旅行業では旅行商品の造成・募集ができる範囲は「事務所を設置する市町村及び隣接する市町村」と限定されているため、下記の図のとおり香美町が範囲外となり、DMOとして連携するすべての市町村の地域を含む旅行商品を造成・募集ができない。



日本全国が業務範囲となる第2種旅行業登録を行うためには、多額の保証金（700万円）と財務基盤（1,100万円）が必要となり負担が大きくなる。