

添付資料 1 ブラジル関係機関への聞き取り調査結果

1. 連邦政府

(1) 農務省

質問 1

新政権になって政府の施策に関する変更点について

回答 1

2016年5月にPPIが打ち出された事が一番の変更点である。同計画は海外企業も含めた民間セクターと連携を図りインフラ・ロジスティックス開発をより迅速に進めていくという主旨である。聞き取り調査を行った2016年8月の段階では、同年9月に国会で承認されるまでまだ具体策は分からぬが、これまでの政策をベースに民間セクターの事業参加の促進を目指した内容になるであろうという言及があった。また政権交代後カチア・アブレウ前大臣からブラリオ・マッジ大臣に変更があったが、そのほかに大きな人事異動は無かった。同省は引き続き北部3回廊の開発に加え、動植物の衛生管理、低炭素農業計画そして農業増産計画に力を入れていく方針である。

質問 2.

北部3回廊における進行中または計画中の輸送インフラ事業の現状（工事の進展状況、遅れが発生している場合はその解決策、資金の調達方法）

回答 2

インフラ事業の詳細を表1にまとめた。農業開発に関しては中小規模または家族型農業生産者に対して技術・教育プログラム等を行う事はあるが、穀物生産などの農業開発の大半が民間資本によって行われている。資金調達方法について具体的な言及は無かった。

表1 北部主要3回廊における進行中または計画中の輸送インフラ事業の現状

回廊	事業対象	道路		事業対象	鉄道		事業対象	水運	
		概要	状況		概要	状況		概要	状況
マデイラ回廊	国道BR-364	マトグロッソ州西部で生産された穀物をポルトヴェーリョ港（ボンドニア州）まで輸送するための道路の舗装工事	曲がり角の拡張、3車線化工事、そして都心部の交差点における渋滞緩和のための拡張工事を行っている	鉄道建設	サベザル市（マトグロッソ州）からポルトヴェーリョ港まで約950kmの鉄道建設	事業計画中	マデイラ川	川底に堆積している岩や泥を除去する浚渫工事	既に民間企業と契約を行い現在施工中である
タパジョス回廊	国道BR-163	マトグロッソ州から水上輸送の積み替え港があるミリチトゥバ市（パラ州）までの輸送の効率化を図るための工事	ルーカスドヒオヴェルジ市（マトグロッソ州）からミリチトゥバ市までの区間は現在政府がコンセッション計画を立てている	フェーホグラン鉄道	ルーカスドヒオヴェルジ市からミリチトゥバ市を結ぶ全長約1140kmの鉄道建設。2025～2030年の完成を予定	事業計画中	タパジョス川	水位が下がる乾期においても貨物船の運航を可能にするための浚渫工事	民間企業と既に契約を結んでおり、パラ州の2箇所にて工事が行われている
アラグアイア・トカンチス回廊	国道BR-158	マラバ市（パラ州）からマトグロッソ州東部を結ぶ道路の舗装工事	マトグロッソ州東部の一部がまだ舗装されていない。現在工事中だが遅れが出ている。環境認可取得に時間を要している事、インディオ地区を通過するため地元住民との衝突がある事が遅れの原因となっている	南北鉄道	アサイランジア市（マラニョン州）からアナポリス市（ゴイアス州）まで既に線路が敷かれており、今後も延伸工事を継続する	アサイランジア市からパウマス市（トカンチス州）までのコンセッションをValor de Logistica Integral社が取得している。パウマス市からアナポリス市までのコンセッション入札を今後行う予定	モルチス川、アラグアイ川、トカンチス川	これら3つの川にて貨物船の運航が可能になればマトグロッソ州東部、ゴイアス州北東部、トカンチス州全域における主要穀物生産地域の輸送効率性が改善される	フィージビリティスタディを実施中
	国道BR-155	パラ州南東部とマトグロッソ州東部を結ぶ道路で劣化したアスファルトの修復工事	事業計画中	鉄道建設	アサイランジア市からパルカレナ市（パラ州）を結ぶ鉄道の工事	事業計画中	トカンチス川	ペドラウドロウレンソ市（パラ州）にて乾期時の貨物船運行の妨げになっている	民間企業と既に契約を結んでおり、今後5年かけて完了予定

参照) 聞き取り調査を基に作成

質問 3

マトピバ地域における農業開発事業の現状について

回答 3

聞き取り調査を通じて農業開発事業は 100%民間セクターに任せているため農務省として北部 3 回廊いずれの地域においても実施している事業は無いという回答が得られた。同省が力を入れている分野は動植物の検疫管理であり総予算の約 8 割が使用されている。

質問 4

北部 3 回廊の優先順位について

回答 4

北部 3 回廊の優先順位に関して、①タパジョス回廊、②マデイラ回廊、③アラグアイア・トカンチンス回廊、という回答が得られた。その理由に関して①と②の回廊は既に基盤となる輸送ルートが確立されている事、大量の穀物生産が既に行われている事が述べられた。だがマトピバ地域に関して将来の農業フロンティアである事を強調し、今後の開発ポテンシャルは高いため、これらはあくまで現段階の優先順位であるとした。

質問 5

インフラ事業における課題

回答 5

マトピバ地域では穀物サイロの数が圧倒的に少ない事、マルチモダル輸送の実現が長期的であることが現段階での課題である。また基盤インフラが整っていない事が民間セクターの参入を促進するに当たり大きな妨げになっている。

質問 6

農業事情における課題

回答 6

マトピバ地域では降雨量の関係で年に 1 回しか収穫が出来ない事、大企業の参入がまだ少なく生産事業全般が小規模である事、トウモロコシ生産に関しては、大豆や綿花との競合があるため生産者がトウモロコシを生産する傾向にない事などの回答が得られた。

質問 7

質問 5 と 6 で挙がった課題を解決する対策の具体的な提案

回答 7

インフラ事業に関しては PPI の採決並びにジウマ・ルセフ大統領の弾劾裁判決議の結果を待つ事という回答が得られた。聞き取り調査を通じて多くの企業や投資家は昨今のブラジル政治の混乱を受けて次回の大統領選のある 2018 年までは大きな動きは期待でき

ない。一方で農業開発に関しては引き続き民間セクター主体で行われるため、政府としての提案について具体的な言及は無かった。

質問 8

日本政府に要望する具体的提案について

回答 8

日本政府への提案として民間セクターと対話する機会をもっと設けて欲しいという提案があった。

質問 9

民間企業の役割について

回答 9

コンセッション入札に参加すること、承認が期待される PPI を通じてインフラ事業に参入する事の二点が挙げられた。

追加質問 1

2016 年 2 月の第 2 回日本ブラジル農業食料対話にて両国間で「覚書き」が結ばれたが、それ以降の進捗について

回答

覚書き締結以降まだ具体的な動きは無いが、PPI が承認されればそれ以降に動きが活発になる事を期待したいという回答が得られた。

(2) 運輸省

質問 1

新政権になって政府の施策に関する変更点について

回答 1

2016年5月にPPIが仮法案として国会に提出された事が一番の変更点だという回答が得られた。だが一方で政策全般に関してはジウマ・ルセフ大統領の弾劾裁判の決議が出るまで具体的な傾向は未定である。運輸省がこれまで行ってきた事業内容に変更は無いという見解である。

質問 2

北部主要3回廊における進行中または計画中の輸送インフラ事業の現状（工事の進展状況、遅れが発生している場合はその解決策、資金の調達方法）

回答 2

運輸省運営局もしくは運輸事業促進局が担当部署であるため聞き取り調査では具体的な回答は得られなかった。現在計画中の事業として空港や港などの分野で新しいコンセッション事業が2017年以降開始されるという言及があった。また同省の方針として新規事業は民間セクターに任せ、既存のインフラの整備や修復などを政府が行う傾向にあることが分かった。

インフラ事業の資金調達はその大半が国立経済社会開発銀行の資金であるが、カイシヤエコノミコ銀行やブラジル銀行も今後のインフラ事業に対して融資プログラムを設立する事が検討されている。また政府や近年の経済不況で資金難が続いているため、今後のインフラ事業は民間セクターが行うようシフトする傾向にある事が分かった。

質問 3

マトピバ地域における農業開発事業の現状について

回答 3

運輸省の管轄でないため回答なし

質問 4

北部3回廊の優先順位について

回答 4

運輸省の中では北部3回廊いずれもプライオリティは高く優先順位は無いとした。だがマデイラ回廊は既に環境認可を取得しているため、事業実施スピードが他の2回廊よりも速いという言及があった。

質問 5

インフラ事業における課題

回答 5

昨今のブラジル経済の停滞を受けてブラジル政府は現在資金不足という大きな問題を抱えている。そのため民間セクターをいかにインフラ事業に呼び込めるかが今後のポイントとなる。だがインフラ事業は長期計画になるため、どのように参入する企業に対してリターンの保障を用意するモデルを作るかが課題となっている。またどの事業においても環境認可取得に時間とコストがかかることが事業促進の妨げとなっている。

質問 6

農業事情における課題

回答 6

運輸省の管轄でないため回答なし

質問 7

質問 5 で挙がった課題を解決する対策の具体的な提案

回答 7

民間セクターの事業参加を促すための PR 活動を積極的に行う事、そして官民提携を結ぶために長期事業において投資を回収できるモデルの構築が必要であるとした。

質問 8

日本政府に要望する具体的提案について

回答 8

民間セクターへの情報提供を引き続き行いインフラ事業への民間セクターの参入を促進するような活動をして欲しいという提案を受けた。

質問 9

民間企業の役割について

回答 9

ブラジルでのインフラ事業・農業開発事業に参加することが役割であり、そのために必要な現地情報収集をブラジル企業と提携を結ぶ事で実施する事を提案として受けた。またコンセッション入札に関しては、ブラジル企業とジョイントベンチャーや共同体企業を設立して参入するべきだと言及した。

(3) 企画予算省

質問 1

政権交代後の組織編成および人事異動の有無について

回答 1

2016 年 5 月に PPI の仮案が国会に提出された事が最も大きな変化であるという回答を得た。同計画は大統領府官房庁が主導となり企画予算省、財務省、運輸省、その他の政府機関が関与している。民間企業や外国企業の投資をより積極的に呼び込む事を目的とした計画であり、主な特徴としてこれまで 30~45 日間であったコンセッション入札期間を 100 日間に延ばしたこと、入札条件の緩和、これまで高値になっていた道路事業のコンセッションに関して対象区間を短く絞る事で民間セクターの参入を容易にする事など。かつての成長加速計画やロジスティックス投資計画との違いについて、社会インパクトに重点を置かず投資する側にリターンが出るような事業内容になる予定である。成長加速計画は 2007 年に設立され全て公的資金によって事業が行われている。一方でロジスティックス投資計画は 2012 年に設立され、コンセッションプログラムを出す事で民間セクターの資本参入を促す目的である。ロジスティックス投資計画と PPI は規則自体は同じだが、後者については大統領府官房庁が主体となっている事、より多くの政府機関が関与している事、そして入札期間が拡大している事などが主な相違点である。公社の計画の実現はこれまで国立経済社会開発銀行に依存していた大型事業へのファイナンスを民間セクターや海外金融機関等の参入を促進する事で分散させる事が期待されている。

一方で同省の人事や政府機関の変更は政権交代後も変更なしという回答を得た。

質問 2

北部 3 回廊における、①コンセッション入札を管理している機関について、②コンセッション入札の進捗状況について

回答 2-①

ブラジルのコンセッションを管理している政府機関として、道路と鉄道は国家陸運庁、空港のコンセッションは国家航空局がそれぞれ管理している。水路輸送にはコンセッション制度がない事が分かった。一般的に企画予算省がコンセッションにおける規則や事業ビジョンを作成し、これらの機関がコンセッション入札の実行並びにコンセッション取得企業との契約管理を行っている。コンセッション入札に至るまでのフィージビリティスタディは同省と国家陸運庁に加え運輸省や財務省そしてその他の政府機関も交えて行われる。企画予算省の中ではインフラ開発局にて民間セクターが参入しやすい環境づくりや提携モデル等の作成が行われている。以下にコンセッション入札に至るまでのプロセスをまとめた。

1. 政府によるフィージビリティスタディの入札公募
2. 民間セクターによるフィージビリティスタディの実施
3. 公的企業や政府機関による調査結果の評価
4. 連邦会計検査院が予算・事業コストのバランスを評価（最大 45 日以内）
5. 政府機関よりコンセッション入札の公募

回答 2 - ②

北部 3 回廊のコンセッション入札の進捗状況を聞き取り調査の結果を基に表 3 にまとめた。水上輸送に関しては北部 3 回廊を含めコンセッション制度は無い事が分かった。

表3 北部3回廊におけるコンセッションの進歩状況

回廊	企業名	道路		鉄道		水運	
		コンセッション内容	企業名	コンセッション内容	企業名	コンセッション内容	企業名
マデイラ回廊	なし	なし	なし	なし	なし	なし	なし
タパジヨス回廊	Concessionária Rota do Oeste S.A社	国道BR-163のシノッピ市（マトグロッソ州）からクイアバ市（マトグロッソ州），ホンドノポリス市（マトグロッソ州）からマトグロッソドスウ州との州境まで，そして国道BR-364のクイアバ市からホンドノポリス市までの850.9kmの区間を2014年3月21日から30年間のコンセッション	なし	なし	なし	なし	なし
アラグアイア・トカンチス回廊	なし	なし	Companhia Vale do Rio Doce S.A社	アサイランジア市（マラニヨン州）からイタキ港（マラニヨン州）までを結ぶ全長約892kmの鉄道。1997年7月1日より30年間のオペレーションコンセッション	なし	なし	なし
			Valor de Integral Logística S.A社	南北鉄道のアサイランジア市からパウマス市（トカンチス州）までの約700kmの鉄道を2008年から30年間のオペレーションコンセッション			

参考：聞き取り調査を基に作成

質問 3

北部 3 回廊の優先順位について

回答 3

北部 3 回廊の優先順位に関してマデイラ回廊とタパジョス回廊の方がより高く、アラグアイア・トカンチンス回廊は若干低い事が聞き取り調査より明らかになった。この理由に関して 2 つの回廊は既に物流インフラの基盤が存在する事、また穀物生産がマトピバ地域よりも豊富にあるため輸送需要が高い事が挙げられた。しかし、予算企画運輸省の中で優先順位を意図的に設けている事なく、あくまで市場の動きによる現時点での活発性という観点よりこの順位になっている。

質問 4

将来の計画について

回答 4

将来の計画について聞き取り調査の内容を表 4 にまとめた。

表4 北部3回廊の将来の計画

回廊	事業対象	道路 概要	事業対象	鉄道 概要	事業対象	水運 概要
マデイラ回廊	国道BR-364	コンセッション入札を行うための事前スタディを近日行う予定	-	-	ポルトヴェーリョ港	港の拡張、並びにポルトヴェーリョ市内に新しい港を建設予定
	-	-	-	-	水上輸送	ポルトヴェーリョ市（ホンドニア州）からイタコアチアーラ市（アマゾナス州）の区間にて年間を通じて大型貨物船の運航を可能にするための浚渫工事を行う予定
タパジョス回廊	国道BR-163	ミリチトゥバ市（パラ州）から南へ約100kmの舗装工事が完了する予定で、その後コンセッション入札に向けた準備を予定	フェーホグロン鉄道	ルーカスドヒオヴェルジ市（マトグロッソ州）からイタイトゥバ市（パラ州）を結ぶ全長約1140kmの鉄道で、国道BR-163沿いに線路が敷かれる予定。ブラリオ・アマジ農務大臣も民間セクターによるコンセッション参加に対し積極的である。	-	-
アラグアイア・トカンチンス回廊	-	-	南北鉄道	パウマス市（トカンチンス州）からアナポリス市（ゴイアス州）の区間は既に工事が完成しており、近くコンセッション入札を行う予定	水上輸送	マラバ市（パラ州）からトウクルイ市（パラ州）までの浚渫工事について既に民間企業と契約を行った。現在環境認可の承認を待っている段階で恐らく2年以内に認可が下り、その後コンセッションの公募を2021年に予定

参考：聞き取り調査を基に作成

追加質問 1

VALEC 社を経由した鉄道モデルの継続について

回答

VALEC 社のモデルはトランスノルデスチーナ鉄道の事業を除いて既に存在せず、現在の鉄道モデルは建設施工会社の独占型であるという回答を得た。民間セクターのコンセッション参加に必要な保障を準備するための調査は引き続き政府が行う。

追加質問 2

インフラ事業における外貨使用に関する政府機関内での話し合いについて

回答

現在、企画予算省の中では話し合いは行われていないという回答を得た。

追加質問 3

トランスノルデスチーナ鉄道の工事再開の目処について

回答

聞き取り調査の結果、事業は停止しておらず政府の資金不足によりスローペースではあるものの継続して工事は行われている。今日まで全長 1700km のうち約半分は完成しており、2019～2020 年までにはペセン港（セ阿拉州）までの線路が完成する予定。

追加質問 4

インフラ開発事業における課題について

回答

事前調査、本調査、入札、工事そして完成までの一貫した管理モデルがまだ無いこと、環境認可の取得に時間をする事の二点が挙げられた。

追加質問 5

追加質問 4 の課題を解決するために政府としての対策

回答

環境省や財務省をはじめ様々な政府機関と情報共有を行い、統一したビジョンを持つ事が不可欠であるとの言及があった。また政府全体で事業の期限や約束をシェアし尊重する事の重要性についても話した。

(4) ブラジル農牧研究公社

質問 1

新政権になって政府の施策に関する変更点について

回答 1

新政権になって以降、ブラジル農牧研究公社にて政策並びに組織編制に変更は無いという回答を得た。マトピバ地域にてこれまで行われてきた研究は継続される。ただしブラジル経済の停滞もあり研究への予算削減があったことを唯一の変更点として言及した。

質問 2

マトピバ地域における農業開発事業の現状について

回答 2

ブラジル農牧研究公社ではマトピバ地域に特化した研究プログラム「マトピバアレンジ」がある。同プログラムの中では、①自然特徴の把握、②農産物バリューチェーンの強化、の2つを目標としている。以下は同プログラムの主な研究テーマである。

- ✓ 農業経営
- ✓ 生産事業への融資プログラムの普及
- ✓ 地下水利用モデルの構築
- ✓ 持続可能性のある農法の普及
- ✓ 農業システムの改善

質問 3

農業開発事業における課題

回答 3

主な課題として、ブラジル農牧研究公社で研究した農業技術や農法が生産者まで届いていない事、統合農業システムの導入が不十分である事が挙げられた。同システムは農地の持続可能性を長期間に保ちつつ最新の技術・農法を導入していくシステムで、以下は農務省が推し進めている計画である。

1. 農畜林統合農法 (Integração Lavoura Pecuária e Floresta - ILPF)

この農法は大豆やトウモロコシを生産している農地に植林をする事で、土壤の蒸散の妨げや土壤の温度を低く保つ事を可能にする。加えて家畜用の牧草地を農地と同居させ輪作を行う事で土壤の劣化を防ぐ事が可能になる。

2. 低炭素農法 (Agricultura de Baixo Carbono – ABC)

2010年に農務省によって設立された農法で持続可能性があり二酸化炭素排出をトータルで減らす農業（カーボンニュートラル）の実現を目的としている。主に劣化した牧草地の回復、直接入植法、固定窒素の有効活用、家畜の残渣の有効活用などの技術の導入を目指している。

質問 4

質問 3 で挙がった課題を解決する対策の具体的な提案

回答 4

ブラジル農牧研究公社の研究結果をデモンストレーションの段階から生産者への指導・訓練、そして農協や企業なども含めた普及を一貫した事業カリキュラムの作成と実行が不可欠である。またマトピバ地域の主要な課題である劣化土壌（砂質で水分保持力が乏しい）と水不足（年間降水量の 80%が 12~3 月の雨期時に集中して降るため年間を通して大半の期間で水不足になる）に関しては、農務省の政策によって事業スピードは変化するが、回答 3 にある農法の導入や細部にわたるクロッピング・カレンダーの作成（植付から収穫までのスケジューリング）を行うことで改善できるとした。

質問 5

日本政府に要望する具体的提案について

回答 5

日本政府への提案として、バリューチェーン構築事業における日本の農業研究機関との共同研究やインフラ事業への投資促進並びに小規模生産者への訓練事業を行うために農務省と農林水産省との間で提携を結ぶ事について提案があった。

質問 6

民間企業の役割について

回答 6

ブラジル農牧研究公社の研究結果を農産物バリューチェーンの様々な事業エリアで活用する事で事業の発展に貢献する事、また研究事業に対して参入する事の二点について提案を受けた。

(5) 国家食料供給公社

質問 1

新政権になって政府の施策に関する変更点について

回答 1

国家食料供給公社内では新政権への変更以降、政策並びに組織編制は無くこれまで行っていた穀物輸送のためのロジスティックス整備事業は引き続き行われる方針であるという回答が得られた。一方で昨年よりマトビバ地域共同開発事業体設立の計画があったが、ジウマ・ルセフ大統領の弾劾裁判手続きもあり現在は停止中である。また聞き取り調査の結果、ブラリオ・マッジ農務大臣は同局の設立に関心を持っていないという言及があった。

質問 2

北部3回廊における進行中または計画中の輸送インフラ事業の現状（工事の進展状況、遅れが発生している場合はその解決策、資金の調達方法）

回答 2

表5に進行中もしくは計画中であるロジスティックス事業の概要をまとめた。また農業開発事業に関して聞き取り調査の結果、民間セクターに大部分を任せているため、同公社にて行っている事業は少ないという回答を得た。

表5 実施中または計画中のロジスティックス事業

回廊	事業対象	概要
マデイラ回廊	国道BR-364	2017年に舗装工事も含めたコンセッションの公募をかける予定
	ボルトヴェーリョ港	ボルトヴェーリョ市（ホンドニア市）内に新しい港の建設計画がある
	マデイラ川	乾期になると水位が下がり貨物船の運航が出来なくなるため、浚渫工事を行う予定（時期については回答なし）
タバジヨス回廊	ベレン港	コンセッション入札の公募をかける予定（時期については回答なし）
アラグアイア・トカンチンス回廊	イタキ港	AESA Investimentos社が現在8kmある貨物船の水路を14kmに拡張する予定
	ミリチトゥバ港	コンセッション入札の公募をかける予定（時期については回答なし）

参考) 聞き取り調査の結果を基に作成

質問 3

マトビバ地域における農業開発事業の現状について

回答 3

ロジスティックス事業並びに農業開発事業における課題について、北部の回廊ごとに表6にまとめた。また全体の課題として水路輸送を行う民間セクターが存在しない事、成長加速計画とロジスティックス投資計画とで事業の優先順位に相違点がある事、ロジス

ティックス事業におけるコンセッションモデルがまだ確立されていない事が挙げられた。加えてマトピバ地域に関しては南北鉄道への依存が強い事、トウモロコシ生産に関しては降雨量が少ないため大量生産が見込めない事（同地域では大豆や綿花の栽培が一般的でトウモロコシを二毛作の二期目に植えられるだけの十分な水分量が確保できない）、運輸省の関心がタパジョス回廊である事からアラグアイア・トカンチス回廊の事業スピードは今後も上がる事は期待しづらいという回答を得た。

表6 ロジスティックス事業並びに農業開発事業における課題

回廊	事業対象	概要
マデイラ回廊	ポルトヴェーリョ港	港が市街地の中にあるため穀物輸送トラックなどが引き起こす市内の交通渋滞が輸送効率性を低下させている
	イタコチアラ港	雨期時には12万トンの貨物船が運航可能だが、乾期になると水位が下がるため4万5千トンまでの貨物船しか同港を利用する事が出来ない
タパジョス回廊	回答なし	回答なし
アラグアイア・トカンチス回廊	穀物サイロの不足	マトピバ4州の中でも特にトカンチス州とマラニョン州にて穀物生産量に対しサイロの数が圧倒的に少ない

参照) 聞き取り調査の結果を基に作成

質問4

質問3で挙がった課題を解決する対策の具体的な提案について

回答4

前述したPPIは2016年9月の採決が期待されているが、同計画が民間セクターのロジスティックス事業への参入を促す上でポイントなるという回答を得た。具体的に民間セクターからの事業投資に対してリターンの保障そして環境認可の規制緩和を期待したいとした。またマトピバ地域の農業開発に関して、灌漑設備の導入が不可欠であるとした。同地域は年間降水量の平均が800~1000mm程度で二毛作を行うには不十分である（ブラジルではトウモロコシを二毛作の二期目に生産する農法が一般的だが、入植時期である3~4月は十分な降水量が見込めないため降水量の有効活用並びに灌漑設備の導入が必須となる）。

質問5

日本政府に対する具体的な提案について

回答5

日本政府に対して、引き続きイタキ港に着目し穀物輸送のために南北鉄道を有効活用する事について提案を受けた。また事業レベルでは農業開発、ロジスティックス開発に加え産業開発も視野に入れた上で事業分野を特定する事が大事であると言及があった。

質問 6

民間企業の役割について

回答 6

民間セクターの役割について、マトグロッソ州等で穀物メジャーカンパニーが行っているものと同じ事業モデル（生産からインダストリー、ロジスティックス、港湾までの一貫管理）での事業参入を通じて現地に根付いた投資を行う事という回答を得た。

(6) 国家水運庁

質問 1

新政権になって政府の施策に関する変更点について

回答 1

政権交代後は事業スピードの向上並びに官民提携をロジスティックス開発事業全般で進めようという傾向が見られるようになったという回答を得た。国家水運庁としては民間セクターの港湾への事業参加を促進させるために投資資金リターンの明確化並びに同分野の優先事業の特定を行うべきだとした。また政策や人事異動も含め変更点は無い。ただミシェル・テーメル暫定政権になったばかりであり、今後のジウマ・ルセフ大統領の弾劾裁判が決議されてから方針がより明らかになるであろうという回答を得た。

質問 2

北部3回廊における進行中または計画中の輸送インフラ事業の現状（工事の進展状況、遅れが発生している場合はその解決策、資金の調達方法）

回答 2

北部3回廊の進行中・計画中のインフラ事業に関して運輸省並びに国家陸運庁が詳細を把握しており、当該機関では具体的な回答を得る事が出来なかった。全般的に港湾事業への投資はブラジル経済の停滞もありあまり活発な動きは無く、連邦・州政府が管理している港湾のコンセッション入札は行われているが、そのほとんどはブラジル南部の港湾であり北部・北東部ではペセン港（セ阿拉州）のみで現在行われている。

資金調達に関して多くの事業は国立経済社会開発銀行の資金で行われているが、近年ブラジル銀行やカイシャエコノミコ銀行もインフラ事業向けの融資プログラムを作成しており、また民間セクターからの資本も入り始めているという回答が得られた。

質問 3

マトピバ地域における農業開発事業の現状について

回答 3

国家水運庁の管轄でないため回答なし

質問 4

北部3回廊の優先順位について

回答 4

聞き取り調査の結果、国家水運庁では3回廊の優先順位は無いことが分かった。順位に関しては民間セクターそしてマーケットの動きで決まるものであり、政策の観点では運輸省が決めることであると回答した。

質問 5

インフラ事業における課題

回答 5

国家水運庁をはじめ運輸省や関係各省で統一したビジョンや事業計画が無い事、大型インフラ事業の実施に当たり政府資金が乏しい事、そしてロジスティックス投資計画が誕生した 2012 年以降インフラ事業への民間セクターの参入を政策として進めているが未だ十分な成果を得るに至っていない事が挙げられた。その主な理由として複雑な税制、リターン保障されたプランが無い事、ブラジル経済の不調、ブラジル政治の混乱などがあり、聞き取り調査では次回の大統領選のある 2018 年まで民間セクターによる活発な動きは期待できないという意見も聞かれた。

質問 6

農業事情における課題

回答 6

国家水運庁の管轄でないため回答なし

質問 7

質問 5 と 6 で挙がった課題を解決する対策の具体的な提案

回答 7

2016 年 5 月に国会に提出された PPI が採決されれば、これを基に大統領府官房庁がイニシアチブを取って財務省、企画予算省、運輸省らが中心となって税制の改善や事業計画・ビジョンの統一を図る事に期待したいという回答を得た。

質問 8

日本政府に要望する具体的提案について

回答 8

日本政府に対しもっと情報・意見交換の場並びにそのためのチャネル作りを行って欲しいという提案があった。また引き続き調査を継続して日本ブラジル両政府間内で提携を結び国際協力銀行や民間金融セクターと協議しブラジルのインフラ事業に対する融資プログラムの作成をする事についても提案があった。

質問 9

民間企業の役割について

回答 9

港湾や水路輸送などのロジスティックス事業に対してブラジルには官民提携を実現できるだけの体制が十分に無いため、ブラジルの民間セクターと組んでの事業参加する事に

について提案があった。

(7) 大統領府港湾局

質問 1

新政権になって政府の施策に関する変更点について

回答 1

2016年5月12日にPPIの仮法案が国会に提出された点が一番の変更点であるという回答が得られた。同計画では港湾開発に関して今までの中央政権重視だったやり方からマーケット重視のやり方へ変更される事が期待されており、現在37ある公立港湾のコンセッション化並びに国立経済社会開発銀行の資金に加え民間セクターの資本誘致などが具体策となる事が予想されている。その際に港湾だけでなく道路、鉄道、水路など一貫した輸送モデルを民間セクターに提案する事が大事であるとした。だが聞き取り調査を行った2016年8月現在では、ジウマ・ルセフ大統領の弾劾裁判決議の結果が出るまで具体的な回答は難しいと言及した。

質問 2

北部主要3回廊における進行中または計画中の輸送インフラ事業の現状（工事の進展状況、遅れが発生している場合はその解決策、資金の調達方法）

回答 2

マデイラ回廊に関してポルトヴェーリョ港はキャパシティが需要に対して既に限界に達しているため、新たに市外に港を建設する計画がある事が分かった。またタパジョス回廊とアラグアイア・トカンチス回廊に関して、ヴィラドコンデ港、サンタレン港、イタキ港にて近くコンセッション入札が行われる予定である。一方で大統領選のある2018年までブラジルの政治が安定感を取り戻す事は期待できず、港湾事業もあまり大きな動きは期待出来ないという回答が得られた。

また工事の進捗状況に関して具体的な回答は無かった。事業資金に関して国内の大型インフラ案件に最も融資プログラムを出している国立経済社会開発銀行のマリア・シリビア総裁は、今後のインフラ投資への融資金額を減らす傾向で動いている事が聞き取り調査を通じて分かった。これからのインフラ事業は民間セクターが主体となって行い、事業参加した企業への保障を同銀行がカバーするモデルに移転する事が予想される（図1を参照）。また同銀行以外にもブラジル銀行やカイシャエコノミコ銀行もインフラ事業に関する融資プログラムを現在作成している。

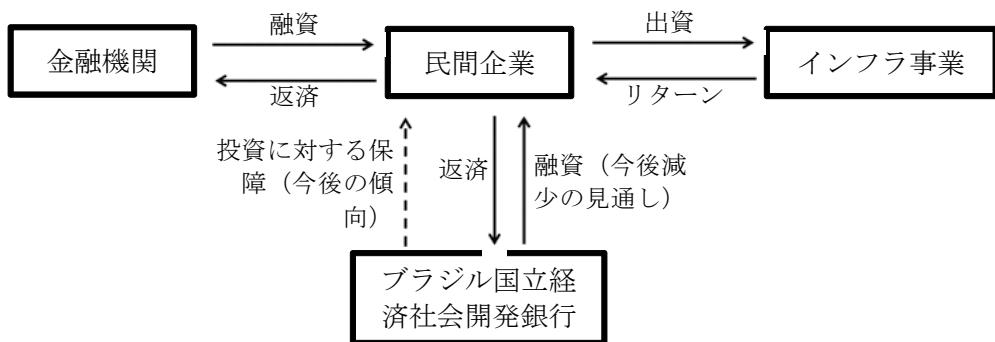


図1 国立経済社会開発銀行のインフラ事業における今後の傾向

参考) 聞き取り調査の結果を基に作成

質問3

マトピバ地域における農業開発事業の現状について

回答3

大統領港湾府の管轄でないため回答なし

質問4

北部3回廊の優先順位について

回答4

大統領府港湾局として優先順位を設けている事は無いが、事業入札が出る頻度や回数の観点でマデイラ回廊やタパジョス回廊の港湾（ヴィラドコンデ港、バルカレーナ港、ベレン港、サンタレン港）の方がアラグアイア・トカンチンス回廊の港湾（イタキ港）より事業が活発である事が分かった。

質問5

インフラ事業における課題

回答5

環境認可の取得に時間要する事、連邦・州・市レベルで港湾も含めたロジスティック開発全般における統一した考え方の共有がない事、連邦政府に事業資金が不足している事、法的手続きやプロセスが複雑で時間を要する事、民間セクターの事業参入を呼び込むために必要な事業計画書（マスター・プラン）等が無い事などが課題である事が分かった。

質問 6

農業事情における課題

回答 6

大統領港湾府の管轄でないため回答なし

質問 7

質問 5 と 6 で挙がった課題を解決する対策の具体的な提案

回答 7

質問 5 にある課題はいずれも連邦・州・市政府の間で統一したビジョン、計画、情報共有がないことが原因である。これを改善するためには大統領が先導する必要があるとした。その点において PPI の採決によってこれらの改善が期待されている。

質問 8

日本政府に要望する具体的提案について

回答 8

民間セクターがインフラ事業参入のために必要な情報収集を引き続きブラジル政府と共にを行う事、両国の港がパートナー提携を結ぶ事、両国の財務省が話し合い関税の撤廃や二国間ビジネスにおける手続きの簡略化などの合意を結ぶ事に関して提案があった。

質問 9

民間企業の役割について

回答 9

事業参加を通じてブラジルの港湾開発に貢献する事について言及があった。また日本の民間セクターにとって興味深い分野として港湾でのコンセッション参加や日本が持つ情報システムの導入についても提案があった。また事業参入モデルとして民間企業が単体で参入するよりも複数企業で共同体やジョイントベンチャーを設立し、事業やリスクをシェアするモデルでの参入について提案を受けた。

追加質問 1

コンセッション事業における環境ライセンス他、許諾手続き、プロセスのスピードアップなど、民間イニシアチブに対する政府側からの歩みよりについて

回答

PPI を通じて政府からの歩みに関して可能性はあるという回答が得られた。ただ環境認可や手続きが複雑で時間がかかるという現況の改善はあまり期待できず、加えて北東部は原住民地区の存在など社会的難題も絡むため、その難しさは増すであろうと付け加えた。

2. 州政府

(1) マラニャン州

質問 1

2016 年 2 月に行われた「第 2 回日伯農業・食料対話」以降の政策並びに組織編制の変更点について。またマトピバ州の共同開発事業体の現状について

回答 1

訪問した三機関いずれも州の政策並びに局長クラスの人事に変更は無いと回答した。また既存の事業や政策を変える必要性は無く政権の変化に関わらず継続されるべきだと強調した。またマラニャン州港湾管理公社のアウトゥール・コスタ氏は農務省にてブライオ・マッジ大臣に代わって以降今後の事業展開により期待が持てるようになったと回答した。マラニャン州農務局からは 2016 年 2 月の第 2 回日伯農業・食料対話以降これまで農業開発に関してさほど情報や関心を持っていなかった同州政府の他局における農業事業に対する関心やポテンシャルについての認識が高まったことが収穫であったと話した。他にもマラニャン州商工局からは 2 月以降「増産計画」が設立された事について言及があった。同プログラムはマラニャン州が特に力を入れている畜産、酪農、養蜂、稻作、魚の養殖、フェイジョン豆やキャッサバの生産性の向上を目的としている。一方で聞き取り調査を通じて事業自体はその大半が停止状態にあり、こちらは今後のジウマ・ルセフ大統領の弾劾裁判の決議がされるまでは現在の状態は続くであろうという共通の回答があった。

マトピバ地域共同開発事業体に関して、現在本部の設置（首都ブラジリア市を予定）並びに活動は停止状態にあるという回答が得られた。

質問 2

マトピバ地域における進行中または計画中の農業開発事業・ロジスティックス開発事業について

回答 2

表 7 はマラニャン州にて実施中もしくは計画中のロジスティックス事業に関してまとめたものである。一方で表 8 は同州にて実施中もしくは計画中の農業開発事業に関してまとめたものである。マラニャン州商工省からは「増産プログラム」を通じて、同州で生産された穀物を飼料として育牛と養鶏に使用し、さらに加工や保存に強みを持つ民間セクターの参入を実現する事で飼料生産から畜産物加工まで一貫した産業クラスター モデルの構築を長期ビジョンとして検討しているという言及があった。また灌漑事業に関して、マラニャン州農務局より資金不足により当初事業の第一フェーズで予定していた 5000 ヘクタールのうち灌漑設備の導入が完了した農地は僅か 300 ヘクタールとなっていることが明らかとなった。

表7 マラニヤン州における実施中もしくは計画中のロジスティックス事業

事業対象	概要	予算	資金源
イタキ港	テグラン社の穀物倉庫の収容量を現在の500万トンから1000万トンへ増大	未定	テグラン社
	肥料用ターミナル建設計画（現在停止中）	未定	未定
	冷凍コンテナ用ターミナルが実施中であり、畜産物の輸出拡大を目的としている	未定	マラニヨン州港湾管理会社
	バース108の工事	未定（マラニヨン州港湾管理会社のバース用予算1億6916万レアル内の予算）	マラニヨン州港湾管理会社
	バース103, 104, 105, 106の修復工事	未定（マラニヨン州港湾管理会社のバース用予算1億6917万レアル内の予算）	マラニヨン州港湾管理会社
	浮桟橋の建設	未定（マラニヨン州港湾管理会社のバース用予算1億6918万レアル内の予算）	マラニヨン州港湾管理会社
	バース9xの建設	未定（マラニヨン州港湾管理会社のバース用予算1億6919万レアル内の予算）	マラニヨン州港湾管理会社
	穀物ターミナルの拡大工事	未定（マラニヨン州港湾管理会社の港湾施設用予算1574万レアル内の予算）	マラニヨン州港湾管理会社
	港湾南部にある照明施設の修復工事	未定（マラニヨン州港湾管理会社の港湾施設用予算1575万レアル内の予算）	マラニヨン州港湾管理会社
	港湾入り口の警備強化	未定（マラニヨン州港湾管理会社の港湾施設用予算1576万レアル内の予算）	マラニヨン州港湾管理会社
南北鉄道	港湾南部口の建設	未定（マラニヨン州港湾管理会社の港湾施設用予算1577万レアル内の予算）	マラニヨン州港湾管理会社
	バース98の建設	8000万レアル	マラニヨン州港湾管理会社
トランスノルデスチーナ鉄道	バース99の建設	8000万レアル	マラニヨン州港湾管理会社
	2016年8月現在アサイランジア市（マラニヨン州）からアナボリス市（ゴイアス州）まで建設が完了しており、リオグラ	未定	未定
州道MA-006	バウサス市（マラニヨン市）からエストレイト市（マラニヨン市）までの175kmの鉄道工事	14億レアル	未定
	アウトバラナイバ市（マラニヨン市）からバウサス市までの232kmの補修工事	3億レアル	連邦政府、州政府
	サンハイムンドダスマンガベイラス市（マラニヨン州）からブリチクプ市（マラニヨン州）までの435kmの補修工事	5億5千万レアル	連邦政府、州政府
州道MA-007	アウトバラナイバ市とバウサス市の区間の修復工事	1200万レアル	連邦政府、州政府
州道MA-006, MA-007, MA-132, MA-140	4つの州道の連結工事	未定	連邦政府、州政府
州道MA-222	補修工事を必要としており、現在資金提供先を探している	未定	未定
州道MA-324	ヒベイロゴンサウベス市（ピアウイ州）からバウサス市までの432kmの道路舗装工事	1億7280万レアル	連邦政府、州政府

参照）聞き取り調査を基に作成

表8 マラニャン州における実施中もしくは計画中の農業開発事業

事業	概要	予算	資金源
増産プログラム	養鶏、養豚、養牛、畜産、養蜜、稲作、フェイジョン豆、キヤッサバ生産のバリューチェーンの構築	6200万レアル	州政府、民間セクター
乳製品工場の建設	Piracajuba社が牛乳生産工場を建設	回答なし	民間セクター
乳製品工場の建設	Itaraqui社がバカベロ市に牛乳生産工場を建設	回答なし	民間セクター
灌漑設備導入	ノヴァイオキ市（マラニヨン州）からパストスボンス市（マラニヨン州）間の農地に灌漑設備を建設	400万レアル (フィージビリティスタディ用), 4億レアル(建設用)	未定
	タブレイロ市（マラニヨン州）内にある5042ヘクタールの農地に灌漑設備を建設	3億5千万レアル	未定

参照) 聞き取り調査を基に作成

質問3

マトビバ地域における農業開発事業・ロジスティックス開発事業の課題について

回答3

マラニャン州商工省からはロジスティックス事業の課題について、ブラジルの政治情勢の不安定さを挙げた。マラニャン州はロジスティックス投資プログラムをはじめ多くのインフラ事業が連邦政府が主体となって行われているため、財政確保が困難になっている。一方で農業開発事業の課題として同局は農業生産における生産性も生産量もまだ改善の余地があるとした。そのために必要な生産者への農業技術指導が十分に行き届いておらず、その原因として生産者との十分な連携が取れる仕組みが確立されていない事、そして農業技師のレベルが低い事を挙げた。同州は食料自給率が低く多くの食物を他州より仕入れており、2018年までに食料率100%を目指している。

次にマラニャン州農務局からはインフラ開発事業における課題として連邦政府と州政府において事業資金の不足を挙げた。改善策の一つとして官民提携を提案したが、まだ十分なモデルができておらず、実施経験が無い事も課題であるとした。一方で農業開発事業の課題として、事業の実施において環境認可の取得・更新に必要な調査等を環境技師が行う事が義務付けられているが、その環境技師の数が事業数に対して圧倒的に少ない。また最近の農産物需要の増加を受けて、更なる農業開発を推進したいマラニャン州農務局とあくまで環境規則に沿って農業開発を行うべきだとするマラニャン州環境局との間で摩擦が発生しており、これが事業の遅延の原因となっている。

そしてマラニャン州港湾管理会社からは前述のとおり連邦政府の財政難による資金不足を主な課題として挙げられた。近年のブラジル政府情勢の不安定さに加え同州はロジスティックス開発以外にも多くの社会問題を抱えているため、同事業への予算確保は州としての優先順位としては低く、特に大型事業の実施が困難になっている。加えてイタキ港の事業決定権を連邦政府が握っており、事業のたびに実施に至るまで時間がかかる

事が一番の課題として挙げられた。

質問 4

質問 3 で挙がった課題を解決する対策の具体的な提案について

回答 4

マラニャン州商工省からは現在の中央政権型の政治体制を州政府がイニシアチブを持つようなモデルに変えていく事が必要だという回答を得た。また州全体として民間セクターの事業参加を促進させるため、①税遇处置、②法や規制のシンプル化、③汚職の無いクリーンな政府を目指す事、を優先解決事項として取り組んでいる事を強調した。また同州が積極的に取り組んでいる家畜増産事業において、食肉加工や冷凍設備等に強みを持つ民間セクターの同州進出を促進するための話し合いの場を増やしていく事も重要であるとした。

マラニャン州農務局からも同様に州政府が事業イニシアチブを取れるような政治体制を築く事の重要性について言及があった。また連邦政府への提案をマトピバ地域の 4 州が一体となって次のテーマに関して行う事が重要であるとした。①法の改善（特に環境分野）、②農業技師のスキルアッププログラムへの財政確保。また州政府としてすべき事として事業の更なる具体化、民間セクターの事業参加を促すモデル作りの二点を挙げた。

そしてマラニャン州港湾管理会社からも同様に規制緩和や官民提携モデルの洗練化が不可欠であるとした。またブラジル北部・北東部の州への民間セクターの参入を増やすための条件として、①税遇处置、②投資に対する保障の設定、③民間セクターへの事業 PR の積極化が必要であるとした。イタキ港に関しては先進国の港湾管理・情報技術システムを導入する事の重要性についても触れた。

質問 5

日本政府に対する具体的な提案について

回答 5

マラニャン州商工省から日本政府に対し次の提案が出た。①情報共有の機会を増やす事、②マラニャン州で日本企業が事業を展開するための資金援助、③二国間政府による民間セクターへの保障の設定、④農業生産者への支援に関する協議。

マラニャン州農務局からも同様に農林水産省と更なる話し合いの場を持ちマラニャン州が実施中もしくは計画中の事業に対して日本政府の興味の有無を確認する事の重要性について言及があった。

また日本政府を通じて民間セクターと話し合いをする機会を設けてほしいという提案を受けた。加えてブラジル連邦政府に対して同州政府と協力して事業活動の規制緩和等について改善を求める運動に加わって欲しいという要望があった。

マラニャン州港湾管理会社からは JICA と農林水産省が行っている調査業務の統一化

について提案があった。また事業に関して、ブラジル政府の外国企業に対する優遇体制作りや二国間の提携の締結を待つよりも、日本政府がマトピバ地域への進出を検討している民間セクターに対して保障を準備するなどブラジル政府の関与に依存しない事業参加モデルを導入する事の重要性について言及があった。

質問 6

民間企業の役割について

回答 6

聞き取り調査を行った三機関のいずれも日本企業の役割に関して同州へ事業参加する事を挙げ、そのモデルとして日本政府の保証の利用や官民提携プログラムの活用について言及があった。

(2) トカンチニス州政府

質問 1

2016年2月に行われた「第2回日伯農業・食料対話」以降の政策並びに組織編制の変更点について。またマトピバ州の共同開発事業体の現状について

回答 1

聞き取り調査の結果いずれの機関でも変更は無いという回答を得た。むしろ食料対話を通じて今後の事業見通しについて州政府として前向きになったという回答が得られた。

トカンチニス州経済科学技術観光文化開発局からはポルトナシオナル市（トカンチニス州）の有効活用という州としての優先事項に変更は無いとして、またトカンチニス州農務局はこれまで行ってきた農務省と国家統合省との事業は継続される見通しであるとした。同じくトカンチニス州インフラ局からもロジスティックス事業に対しても前向きな動きが見られるようになったと言及した。

マトピバ地域共同開発事業体に関して、いずれの訪問先でも活動停止中であるという回答を得た。

質問 2

マトピバ地域における進行中または計画中の農業開発事業・ロジスティックス開発事業について

回答

表9はトカンチニス州にて実施中もしくは計画中のロジスティックス事業に関してまとめたものである。トカンチニス州経済科学技術観光文化開発局からは同州南部は特に穀物生産が盛んであるため州としてロジスティックスの開発・改善は優先度が高いとしている。

表9 トカンチニス州における実施中もしくは計画中のロジスティックス事業

事業対象	概要	予算	資金源
ポルトナシオナル市	同市にある施設を有効活用すべく、周辺の州道(T0-070, T0-050, T0-255)の舗装工事並びに二車線化工事	未定	連邦政府(連邦政府の承認を既に受けており現在詳細を待っている)
トカンチニス川	同川にある橋の耐久工事を行い、20トン以上の貨物トラックの運行を可能にする	未定	連邦政府、州政府
州道工事	T0-280とT0-373の修復工事	未定	連邦政府、州政府
	州道T0-010, T0-040, T0-201の舗装工事並びに州道T0-222の修復工事	未定	連邦政府、州政府
	トカンチニス州内の主要州道の二車線工事	未定	連邦政府、州政府
道路接合接合事業	同事業(Planejamento de Interligação dos Municípios)では同州内のイタカジヤ市(トカンチニス州)、リザルド市(トカンチニス州)、サンフェリックス市(トカンチニス州)、マティロス市(トカンチニス州)、タイパス市(トカンチニス州)、シャパーダデアレイア市(トカンチニス州)、そしてヒオゾーノ市(トカンチニス州)間を接合する道路の舗装工事	未定	ビルバオ・ビスカヤ・アルヘンタリア銀行

参照) 聞き取り調査を基に作成

表10は同州にて実施中もしくは計画中の農業開発事業に関してまとめたものである。トカンチニス州経済科学技術観光文化開発局からはトカンチニス川の有効活用が実現すればこれまで一部の地域でしか行われていなかった輸作生産が可能になると回答があった。また農業者訓練事業を通じてかつてのセラード農業開発事業で20年かかった農産物生産の土台作りを5年に短縮する事が出来ると話した。トカンチニス州農務局からはプロドエスチ事業に関して設備投資に向けたフィージビリティスタディを行っている段階であり、事業の成功は二毛作を可能にするという回答が得られた。特に大豆、トウモロコシ、米、フェイジョン豆の生産が可能になり、年間収穫回数を現在の一回から2.5回に増やす事が可能であるとした。

表10 トカンチニス州における実施中もしくは計画中の農業開発事業

事業名称	概要	予算	資金源
プロドオエスチ事業	トカンチニス州の河川側を灌漑用水として活用するための貯水池の建設。30万ヘクタールの農地に灌漑用水が行き渡る事を目的としている。	未定	米州開発銀行
農業者訓練事業	ブラジル農牧研究公社と農牧供給省との共同事業で同州生産者と農業技師への技術訓練を行う。	未定	連邦政府・州政府

参照) 聞き取り調査を基に作成

質問3

マトピバ地域における農業開発事業・ロジスティックス開発事業の課題について

回答3

トカンチニス州経済科学技術観光文化開発局からは事業を行うに当たっての基礎インフラの開発が不十分である事が課題として挙げられた。特に道路の舗装工事まだ多くの国道・州道にて実施されておらず、これにより農業生産に必要な資材や機械の輸送に大きな支障が生じており、需要に対して生産が間に合わず価格の高騰を引き起こしている。そのため農業資材を減らして生産を行う生産者が多くなっており、長期的な生産性や持続型農業の面で改善が必要である。加えて地元に優れた農業技師がいない事や生産者に最新の農業技術が行き届いていない事なども課題として挙げられた。

次にトカンチニス州農務局からはマクロ的課題として連邦政府とマトピバ四州との連携不足が事業スピードを落としている要因となっている事が挙げられた。農業事業での課題として近年の降雨量の減少が生産性や農産物の品質を低下させている事、昨今の穀物需要の急増に対してロジスティックス改善や穀物サイロの不足などインフラ面が追いついていない事が挙げられた。加えて農業資材（特に肥料や農薬、土壤改良剤）の価格高騰や農業技術レベルの低さについても言及した。現在同州では農業生産に必要な資材の多くを海外もしくは他州より仕入れている。

トカンチニス州インフラ局からは州全体の課題として資金や大規模事業をやるに十分な政治体制が無い事、連邦政府と行っている多くの事業でのスピードの遅さを挙げた。加えて同州には州外もしくは国外からの事業要望を満たせるだけの優良な地元企業が無いため農業分野に限らず一次産品を州内で生産し、州外で二次産業化するという事業モデルになっている。ロジスティックス面では基礎インフラの欠如（特に道路の舗装工事の不足や遅れ）が事業チャンスを逃す原因となっている。加えて同州はロジスティックス以外にも数多くの課題を抱えており、インフラ事業への優先順位が決して高くないため予算の確保が容易ではない事を挙げた。一方で農業面の課題として地元に十分な研究機関が無い事、農業技師が少ない事、そして企業型農業と家族型農業との技術差がそのまま社会格差を生み出す原因となっている事を挙げた。

質問4

質問3で挙がった課題を解決する対策の具体的な提案について

回答4

トカンチニス州経済科学技術観光文化開発局からは州政府として連邦政府への依存を低減すべく官民提携を結ぶ事に力を入れるべきだとした。また全国工業職業訓練機関や全国商業職業訓練機関などの独立した政府機関と協力して事業計画を進めているが、このようなモデルをさらに強化していく事が重要だとしている。また民間セクターの事業参入を促進するためにも税制の簡潔化を進める必要性についても言及した。

次にトカンチヌ州農務局からは地元農業に精通した研究者並びに農業技師が不足している点を課題として挙げ、地元の大学や研究機関等の人材育成強化プログラムの必要性についても言及した。

そしてトカンチヌ州インフラ局からは民間セクターの事業参入を促進するための基盤作りが重要であるとし、具体策としてロジスティックス開発以前に電気や水道などの基礎インフラ整備並びに民間セクターにリターンが出る仕組みづくり（減税や免税、税制の簡潔化など）が必要であるとした。

質問 5

日本政府に対する具体的な提案について

回答 5

トカンチヌ州経済科学技術観光文化開発局からは部署・部局どうしでの対話の機会を設けて欲しいという提案があった。また民間セクターとの話し合いの場を増やすために商工会議所など窓口となり得る組織や機関との接触に対しても要望を受けた。同局は話し合いを通じて日本側が欲しい農産物の詳細（品種、輸送方法、衛生条件、品質など）について共有する事が重要であるとした。また農林水産省と農務省が提携を結んでパウマス市にハブとなるような両国共有の大規模食料卸市場の建設計画についての意見交換の要望を受けた。また穀物やロジスティックス事業以外にも農業資材や農業機械分野さらには技術支援などより広義な分野での意見交換についても言及があった。

トカンチヌ州農務局からも同様に国同士の意見交換から州・県単位でのさらなる対話の場を設けて欲しいという提案を受けた。また 2016 年 2 月の第 2 回日伯農業・食料対話にて議題に挙がった「税制の改善」に関して、両国の官民関係者による部会の立ち上げについて提案があった。

そしてトカンチヌ州インフラ局からは短期的に日本側が事業化しやすい案件に絞って話し合いを進めていくべきだとした。その候補として穀物サイロの建設や農業分野における共同研究などの提案を受けた。また第 2 回日伯農業・食料対話を通じて日本政府の興味は同州を含むマトピバ地域のロジスティックス開発に絞られているように理解したが、穀物を含めた農産物生産の観点から着目する事で事業地域や輸送ルートを絞る事が容易になるという提案を受けた。

質問 6

民間企業の役割について

回答 6

いずれの訪問先でもロジスティックス事業だけでなく産業開発や農業生産の分野にもっと着目して欲しいという意見が挙がった。

トカンチヌ州経済科学技術観光文化開発局からは、食品の加工や保存技術に強みを

持つ企業の進出が少ないため日本の民間セクターが持つ技術や強みを活かして参入する事が重要になると。特に同州では年間を通して気候が安定しているためフルーツ栽培が盛んである。そのためフルーツの保存やパッキング技術などの技術普及も役割として担えるとした。一方で穀物輸送の分野に関しては鉄道輸送以上に水路輸送に競争力があるため、この分野への官民提携を通じての参入に関しても言及があった。他にも農業生産における一番の課題となっている農業資材価格に関して、日本企業が同州内に資材の分配拠点となる大型倉庫を建設する事で農産物の価格競争力の向上に貢献できると話した。

トカンチニス州農務局でも同様に穀物サイロの建設や食品加工・保存技術の普及に民間セクターが貢献できるとの言及があった。またロジスティックス事業や農業開発の分野に限らず、同州には鉄やマンガンなどの天然資源が豊富にあるためこの分野における進出も可能性があるとした。

そしてトカンチニス州インフラ局からも民間企業の役割に関して、ロジスティックス開発以上に産業分野や農業分野での参入について言及があり、加工施設やサイロそして流通施設の建設を通じて農業資材の単位価格低下に貢献して欲しいとの言及があった。

質問 7

トカンチニス州においてコンセッションを管轄している機関について。またコンセッションの現状について

回答 7

コンセッションを管理しているのはトカンチニス州インフラ局であり、資金面を管理しているのがトカンチニス州企画局である事が聞き取り調査を通じて明らかになった。トカンチニス州インフラ局からは同州のロジスティックス開発におけるコンセッションの現状について、水路輸送は連邦政府が原則管理しており、道路に関しては国道を除き原則州政府が管理しているとの回答があった。今日に至るまで同州にて民間企業によるコンセッション案件は一件も無く、かつてオデブレヒト社がコンセッション取得を目指し道路舗装事業に着手しようとしたが、汚職問題により白紙となった。鉄道事業に関してアサイランジア市（マラニャン州）からパウマス市までを Valor de Logística Integral S.A. 社が管理しており、今後パウマス市からアナポリス市までのコンセッション公募を行う予定である。

(3) ピアウイ州政府

質問 1

2016年2月に行われた「第2回日伯農業・食料対話」以降の政策並びに組織編制の変更点について。またマトピバ州の共同開発事業体の現状について

回答 1

2016年2月以降州として局長クラスの人事異動は無く、またかねてより力を入れているマルチモダル輸送や主要農産物のバリューチェーン構築事業なども継続されているという回答が得られた。一方でピアウイ州経済技術開発局からは反対意見が聞かれた。もともとマトピバ事業はカチア・アブレウ前農務大臣の強い意向で進められていた事業であった。ところが大臣の交代があり、現ブラリオ・マッジ大臣からはマトピバ地域事業の継続に関して具体的な話はまだ無いと言及した。加えて同事業に関してピアウイ州農村開発局のみが単独で事業をやろうとしている傾向が強いとの回答が得られた。

またマトピバ地域共同開発事業体はもともとジウマ・ルセフ大統領が掲げた案であった為、現在は本部の設置並びに活動も停止しているという回答が得られた。今後の動きに関しては同大統領の弾劾裁判決議の結果によるとした。

質問 2

マトピバ地域における進行中または計画中の農業開発事業・ロジスティックス開発事業について

回答 2

進行中並びに計画中のインフラ事業に関して、聞き取り調査の結果を表11にまとめた。ピアウイ州経済技術開発局からは今年度に入り世界銀行並びに米州開発銀行とブラジリア市にて会議があり、ピアウイ州知事が参加し同州におけるインフラ事業（道路、鉄道、水路、空港）における融資プログラムの作成を依頼したという情報が得られた。

表 11 ピアウイ州における実施中もしくは計画中のロジスティックス事業

事業対象	事業概要	予算	資金源
道路工事（トランスセーハード事業）	モンチアレグレ市（ピアウイ州）の国道BR-135の舗装工事	1500万レアル	連邦政府、州政府
	州道PI-392（ボンジース市（ピアウイ州）からクハイス市（ピアウイ州）の区間）の舗装工事	4300万レアル	連邦政府、州政府
	コヘンチンス市（ピアウイ州）からマティロス市（トカンチス州）とバヘイラス市（バイーア州）を結ぶ州道BA-225の舗装工事	2800レアル	連邦政府、州政府
穀物サイロ建設	国家食糧供給公社（Companhia Nacional de Abastecimento - CONAB）と提携し、エリゼウマルチンス市（ピアウイ州）に穀物サイロを建設	回答なし	連邦政府、州政府
中央卸売市場の建設	テレジナ市（ピアウイ州）に中央卸売公社（Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais - CEAGE）の建設を計画。2016年9月に入札公募をかける予定	回答なし	連邦政府、州政府
ルイスコヘイア港	ルイスコヘイア港の建設へのマルチモダル運送システムの導入	4億レアル	未定
	テレジナ市からルイスコヘイア市（ピアウイ州）の間の鉄道建設	4億レアル	未定
空港建設	ウルスイ市（ピアウイ州）内に空港建設を計画	600万レアル	未定
トランスノルデスチーナ鉄道	現在連邦政府の資金不足により事業停止中	回答なし	連邦政府、州政府
パラナイバ川の水路輸送	テレジナ市からヒベイロゴンサウベス市（ピアウイ州）を通る川がパラナイバ川であり、この川を使った河川輸送並びにトランスノルデスチーナ鉄道との接合が実現する事で、同地域で生産された穀物をイタキ港（マラニョン州）やペセン港（セ阿拉州）を通じて輸出する事が可能になる。現在フィージビリティスタディを行っており、その後工事入札が行われる	回答なし	連邦政府、州政府
大豆ルート輸送	ピアウイ州の中でも特に農産物生産が豊富である南西部の穀物輸送における競争力をより強化するための道路工事。州道PI-254と修道PI-324を結ぶ全長約331.8kmのうち63kmは既に舗装工事が完了している。	3億6602万レアル	連邦政府、州政府
国道BR-343の二車線化	テレジナ市とルイスコヘイア市を結ぶ全長330kmの道路で、二車線にすることによりブラジル北部・北東部との貨物輸送の効率化が実現する。現在フィージビリティスタディを行っており、その後工事入札が行われる。	6億レアル	連邦政府、州政府

参照) 聞き取り調査を基に作成

表 12 は進行中並びに計画中の農業開発事業に関して聞き取り調査の結果をまとめたものである。ピアウイ州農村開発局からは同州の農業事業における優先項目として漁業、家畜（養鶏、養豚）、養蜂、酪農、果物栽培という回答が得られた。一方でピアウイ州経済技術開発局からは同州の農業事業に関して南西部を中心に民間企業が単独で事業をしているケースがほとんどで官民提携事業はないという回答を得た。

表 12 ピアウイ州における実施中もしくは計画中の農業開発事業

事業対象	事業概要	予算	資金源
家畜	ピアウイ州で生産した穀物を養鶏や養豚の飼料として使用し、最終的に食肉加工・保存そして輸出まで一貫したバリューチェーンの構築事業	回答なし	連邦政府、州政府
穀物	ピアウイ州南西部での穀物生産（主に大豆、トウモロコシ、米、綿花など）	回答なし	Bunge社、CGG Trading社、Peças Progresso社、Terracal社、Grupo Tomazini社など
漁業	漁業におけるバリューチェーンの構築並びに小規模生産者のマーケット参加の促進	回答なし	連邦政府、州政府

参照) 聞き取り調査を基に作成

質問 3

マトビバ地域における農業開発事業・ロジスティックス開発事業の課題について
回答 3

ピアウイ州農村開発局からはインフラ事業の課題として舗装道路の不足、中西部を除き穀物サイロの不足、環境認可の取得並びに更新に時間を要する事が挙げられた。また農業開発事業の課題として土地の所有権に関する法の整備が行われていない事（未だに 90 年代の法が適用されている）、農業が盛んな中西部以外の農地では利益の出る農業が十分に出来ていない事、中小規模生産者への融資プログラムの不足、農業技師の不足、雨期時の降水を有効活用するための灌漑設備の不足などが挙げられた。

次にピアウイ州経済技術開発局とピアウイ州運輸局からは民間セクターの事業参加を促すために必要な基礎インフラの欠如、環境認可に関して規則が複雑でかつ申請プロセスにも時間を要する事が挙げられた。一方で農業事業の課題に関しては、民間セクターの単独での事業がほとんどであり政府として推進している官民提携が全く出来ていない事、中小規模農業者の市場参加が不十分である事が社会格差の原因となっている事（例えばウルスイ市（ピアウイ州）では農業投資が活発に行われているため中小規模農民は事業に参加できず孤立された状態となっている。そのため彼らが食糧不足で苦しんでいる隣で穀物を載せた 60 トンの大型トラックが走っているという事態が起こっている、そして中小規模生産者の技能向上のために全国工業職業訓練機関など多くの政府系機関が教育プログラムを作成しているが、その大半が生産者まで届いていない事を挙げた。

ピアウイ州コンセッション提携局からはインフラ事業におけるコンセッション計画に對して落札を希望している民間企業が少ない事、民間セクターを呼び込むための十分な事前調査が行われていない事、そして昨今のブラジル経済の不調並びにブラジル政府の混乱もあり民間セクターの事業への興味が実現に至るまでにならない事などを挙げた。

質問 4

質問 3 で挙がった課題を解決する対策の具体的な提案について

回答 4

ピアウイ州農村開発局からは、民間セクターにとって理解しやすい農業豊作エリアと各ロジスティックスハード、そして港湾が一つになったジオグラフィの作成が必要であるという回答があった。一方で農業事業における課題の改善案として生産者、民間セクター、連邦・州政府の三者を交えた情報共有メカニズムの形成、独立系政府機関などとの連携作り、生産者への融資プログラムの改善（低金利で審査の難易度を低くするなど）が必要であるとした。

一方でピアウイ州経済技術開発局、ピアウイ州運輸局そしてピアウイ州コンセッション提携局からは環境規則のシンプル化と申請プロセスのスピードの向上、民間セクターからの投資に対する保障の設置、土地所有権法の改善が改善策として挙がった。

質問 5

日本政府に対する具体的な提案について

回答 5

ピアウイ州農村開発局からはインフラ事業に関して特にトランスノルデスチーナ鉄道と南北鉄道への事業参加を日本政府に希望する声があった。また民間セクターの参入を促進する目的でブラジル政府との間で同じ内容を共有できるような二国間合同調査を行う事に関して提案を受けた。農業事業に関しては、穀物以外にも生産者技術訓練事業や他の作物（特にフルーツ）にも関心を示して欲しいという要望があった。

次にピアウイ州経済技術開発局並びにピアウイ州運輸局からは連邦政府だけではなく州政府との話し合いの場を設ける事、事業内容や地域を特定する事、また話し合いの際にテーマを具体化すること（事業予算、事業モデル、期間、担当者の特定など）、そしてブラジル政府が期待している社会インパクトも視野に入れた事業計画を作成する事に関して提案があった。

そしてピアウイ州コンセッション提携局からは、日本政府に対し 2015 年 10 月にサンルイスセミナー、2016 年 2 月に第 2 回日伯農業・食料対話（トカンチンス州パウマス市にて開催）がそれぞれあったため、次回ピアウイ州にて対話もしくはセミナー等のイベントを開催して欲しいという提案があった。

質問 6

民間企業の役割について

回答 6

ピアウイ州農村開発局からは官民提携を通じて同州内の事業を共同で行う事について言及があった。同州にはまだ同提携の事例が無いため、話し合いを重ねながらフィージビリティのある事業モデルを作成していく事が重要であるとした。また農業分野では穀物以外にもフルーツ栽培が盛んであるため、この分野での事業参入についても言及があつ

た。また同州には農業以外にも天然資源（石油、天然ガス、石炭、リンなど）も豊富にあるためこの分野での事業参入も期待しているとした。

一方でピアウイ州経済技術開発局、ピアウイ州運輸局そしてピアウイ州コンセッション提携局からは農業分野・インフラ分野と並行して産業分野への事業参加も行うことについて回答があった。また外国企業の参入モデルとして現地にてパートナーとなる企業を見つけて参入する方法についても提案があった。そして事業の際は各企業の分野を特定しつつ上記3分野全体を見通した上での事業計画を立てることを付け加えた。日本企業に対しては自動車業界や電化製品業界のように地産地消のモデルで同州のアグリビジネス分野に参入して欲しいという要望が聞かれた。

質問7

ピアウイ州にてインフラ事業のコンセッションを扱っている部署について、また現在のコンセッションの進歩状況について

回答7

ピアウイ州コンセッション提携局が入札公募や提案書の評価、契約の管理などをしており、工事の進捗状況等をピアウイ州運輸局が管理している。現在のコンセッション状況に関して道路、水路、空港の事業はいずれもコンセッション取得企業は無く、州政府もしくは連邦政府が管理している。一方で鉄道は南北鉄道の一部（アサイランジア市（マラニャン州）からパウマス市（トカンチンス州））のコンセッションを *Valor de Logistica Integrada* 社が取得している。近年はコンセッション入札に関して民間セクターに公募をかける計画があり、またそれに対し民間セクターからの問い合わせや訪問は度々あつたため今後鉄道以外の分野でも何らかのコンセッション公募を行うよう準備を進めているという回答が得られた。コンセッション落札までの手順を聞き取り調査の内容を基に以下にまとめた。

1. 事業計画の提示 (Processo de Manifestação de Interesse)
2. 政府が事業計画を分析
3. 公募をかける
4. 落札

(4) バイア州政府

質問 1

2016年2月に行われた「第2回日伯農業・食料対話」以降の政策並びに組織編制の変更点について。またマトピバ州の共同開発事業体の現状について

回答 1

食料対話以降、特別な政策の変更並びに組織の変動は無いという回答が得られた。ロジスティックス事業に関して民間セクターの参入を促進するという方針は引き続き継続されている。だが昨今のブラジルの政治混乱や政権交代を受けて停止中の事業も多く、中央政権が定まるまでは新しい方針を定めるのは難しいという言及があった。

質問 2

マトピバ地域における進行中または計画中の農業開発事業・ロジスティックス開発事業について

回答 2

バイア州西部はマトピバ地域に含まれていることは前述したとおりだが、聞き取り調査の結果同地域で生産された穀物の輸送ルートは国内消費用また輸出用に限らず北部3回廊のいずれにも該当しない事が分かった。現在の輸送ルートは国内消費向けがジョアゼイロ港（バイア州）を経由してブラジル北部・北東部の主要エリアに輸送され、輸出向けがサルバドール港（バイア州）まで約1000kmの陸上輸送を経て輸出されている。この2つの輸送ルートにまつわるロジスティックス事業が穀物の輸送競争力強化のために数多く行われている。表13は進行中または計画中のロジスティックス事業の概要をまとめたものである。

西部道路システム事業では世界銀行が一回目の借款（7億米ドル）を既に行い、現在二回目の借款について州政府が交渉を行っている。一方で州道の工事に関して、その資金源は国立経済社会開発銀行であるが資金不足により今後は民間セクターの導入を促進するための動きや官民提携などを通じて事業資金を確保する方針である。

コンセッションモデルに関しては既にフィージビリティスタディが行われ、現在民間セクターと金融セクターも交えて事業計画を立てている段階である。またサンフランシスコ川の水路輸送事業計画が世界銀行の資金を基にサンフランシスコ開発公社によって調査が行われた。この水路輸送が実現すればバイア州西部からジュアゼイロ港までの全長約800kmの大部分で河川輸送が可能になり穀物輸送の競争力強化に繋がる見込みである。

一方でバイア州西部における農業開発事業の大半は民間セクターが単独で行っているため州政府としての関与は非常に少ないという回答が得られた。これらの民間セクターは穀物の生産量増加のためのゾーニングや技術導入に加え、農産物のバリューチェーン構築を行っており、例えば大豆であれば大豆油、酪農用・家畜用の飼料などに加工し

最終的に二次・三次加工された品を国内外のマーケットに卸す事を目的としている。この民間セクターによるバリューチェーン構築の動きに対し、バイーア州農務局ではトレーサビリティシステムの導入や商品登録・管理に力を入れている。

表 13 バイーア州における実施中もしくは計画中のロジスティックス事業

事業対象	事業概要	予算	資金源
西部道路システム事業 (Sistema Viário Oeste - SVO)	サルバドール市 (バイーア州) からイタパリカ市 (バイーア州) までの全長約12.3kmの橋の建設	57.9億レアル	連邦政府, 州政府, 世界銀行
	イタパリカ市内の州道BA-001の二車線化工事	6700万レアル	連邦政府, 州政府, 世界銀行
	フニル橋 (バイーア州) の二車線化工事 (フニル市からナザレ市 (バイーア州) までの全長約27kmの区間)	1.4億レアル	連邦政府, 州政府, 世界銀行
	ナザレ市からサントアントニオデジース市 (バイーア州) までの国道BA-026の二車線化工事 (全長約30.8km)	1.81億レアル	連邦政府, 州政府, 世界銀行
	ナザレ市からヴァレンサ市 (バイーア州) までの州道BA-001の二車線化工事 (全長約45.4km)	2.23億レアル	連邦政府, 州政府, 世界銀行
	サントアントニオデジース市からカストロアウベス市 (バイーア州) までの州道BA-497の道路舗装工事 (全長約27km)	2.61億レアル	連邦政府, 州政府, 世界銀行
国道工事	国道BR-242の二車線化工事	回答なし	連邦政府, 州政府
	国道BR-160の修復工事	回答なし	連邦政府, 州政府
	国道BR-020の二車線化工事	回答なし	連邦政府, 州政府
	国道BR-135の道路舗装工事 (バイーア州西部からピアウイ州南部までの全長約1545km)	回答なし	連邦政府, 州政府
東西統合鉄道 (Ferrovia de Integragação Oeste-Leste - FIOL)	東西統合鉄道はイリウエス港 (バイーア州) からフィグイロボリス市 (トカンチンス州) を結ぶ全長約1527kmの鉄道である。現在537kmが施工中であり、残りの990kmが建設計画中である。この鉄道を通じて穀物を同州西部から港のある東部へ、輸入した農業資材を東部から西部へ低コストで輸送する事が可能になる	回答なし	連邦政府, 州政府

参考) 聞き取り調査を基に作成

質問 3

マトピバ地域における農業開発事業・ロジスティックス開発事業の課題について

回答 3

ロジスティックス事業における課題に関して、事業資金の確保、同州にはロジスティックス事業や農業開発以外にも解決・改善が必要な事業が多くあるため予算の確保が容易でない事、そして工事を受注した民間企業のクオリティが低く未完成の段階で工事が停止、完成しても不備が出たりする事（例えば舗装がすぐ剥がれてしまう事や水はけが悪く地盤沈下が発生する恐れがある事、重量トラックの運行に制限がある事など）が挙げられた。また同州で行われているロジスティックス関連の事業の多くが連邦政府のイニシアチブの下で行われているため事業スピードが遅い事も課題である。

質問 4

質問 3で挙がった課題を解決する対策の具体的な提案について

回答 4

ロジスティックス事業に関して民間セクターを呼び込むために技術面・事業面・財務面における十分な準備を州政府が行い、また中長期的事業である事に関して民間セクターに対し理解を求めるための動きが必要であると回答した。そして政府として掲げている官民提携を引き続き PR していく事も付け加えた。一方で農業事業の改善策として穀物サイロの増設、そして現在国家食料供給公社と進めている農業資材用の大型倉庫建設事業のスピード向上が挙げられた。

質問 5

日本政府に対する具体的な提案について

回答 5

日本は既に JICA を通じてバイーア州にて多くの事業を行ってきたが、ロジスティックス分野での事業の実施、また 2015 年 10 月に日本ブラジル経済合同委員会がサルバドル市で行われたが引き続きバイーア州でのセミナーやミッションの開催、そして民間セクターの事業参入を促す役割を引き続き日本政府に担ってもらいたいとの提案を受けた。

質問 6

民間企業の役割について

回答 6

民間セクターの役割に関して、官民提携のモデルで同州のロジスティックス事業に参入する事、そして長期的な事業計画を経済・社会インパクトも考慮した上で立てる事という回答が得られた。また農業開発分野に関して民間セクターには同州が長期計画として掲げているバリューチェーン構築を通じた農産物の付加価値の向上、特に産業面で貢献して欲しいという提案を受けた。

【訪問先リスト】

調査実施日	訪問先	担当者	役職
2016/7/27	マラニョン州商工局	Simplício Araújo	局長
		Lucio Maia	経済開発部長
		Expedito Junior	商業サービス部長
		Luiz Rodolfo Rodrigues	市場アナリスト
		Pezatto JR	局長補佐
		Allan Kardec Duailibe Barros Filho	国際部アドバイザー
2016/7/28	マラニョン州農務局	Márcio José Honaiser	局長
		Artur Thiago Costa	特別顧問
		Luciana Kuzolitz Rapôso	新規事業部長
2016/8/1	トカンチンス州農務局	Clemente Barros Neto	局長
2016/8/2	トカンチンス州経済科学技術観光文化開発局	Alexandro de Castro Silva	局長
		Paulo Mendonça	開発戦略・投資誘致部長
		Vilmar Carneiro Wanderley	経済開発監査長
2016/8/9	トカンチンス州インフラ局	Silvio Leão	局長
		Francisco Limma	局長
		Adalberto Pereira	家族農業監査長
		Patrícia Vasconcelos Lima	農地信用事業長
		Dep. Nerinho	局長
		Thiago Carvalho de Souza	科学技術監査長
		Raimundo José de Castro	技術アドバイザー
		Guilhermano Pires Ferreira Corrêa	局長
		Viviane Moura Bezerra	コンセッション提携監査長
2016/8/10	予算企画運営省	Guilherme Luiz Bianco	経済加速計画課コーディネーター
		Renato Rosenberg	経済加速計画課アドバイザー
		Francisco Olavo Batista de Souza	農業経済情報監査長
		Wellington Silva Teixeira	供給運営監査長
2016/8/25	国家水運庁	Walneon Antônio de Oliveira	ナビゲーション規則長
		Rogério Abreu Menescal	調査開発長
		José Renato Ribas Fialho	持続可能開発監査長
		Ana Paula Harumi Higa	国際部アドバイザー長
		Jonathas Alecar	海外投資促進部コーディネーター
		Adilson Oliveira Farias	海外投資促進部海外所業アナリスト
2016/8/26	大統領府港湾庁 運輸省	Tetsu Koike	港湾情報部アリリスト
		Eimair Bottega Ebeling	運輸企画部長
2016/9/6	バイーア州企画局	Romeu Temporal	局長補佐
2016/9/8	バイーア州経済開発局	Reinaldo Sampaio	政策監査長
2016/9/12	バイーア州農務局	Rodrigo Antonio de Castro Passos	社会広報担当
	ブラジル農牧研究公社	Baldino Antonio Evangelista	農業技術システムスーパーバイザー
	ブラジル農牧研究公社	Sebastião Pedro da Silva Neto	セラード部農業技術促進局長