

添付資料 2 穀物輸送インフラ改善に関するセミナー 記録 (参加者リスト、議事録)

1. 基本情報

1.1	開催日	平成28年10月27日（木） 9時00分～16時30分
1.2	場所	マンハッタン・プラザ・ホテル（ブラジリア市内）会議室（最上階） SHN Quadra 2 Bloco A - Asa Norte, Brasília - DF, 70702-900
1.3	参加者の人数	83名（出席者リスト参照）

2. 会議の概要

時間	行 事	備考
	【穀物輸送インフラ改善に関するセミナー】 マンハッタン・プラザ・ホテル（ブラジリア市内）会議室 住所：SHN Quadra 2 Bloco A - Asa Norte, Brasília - DF, 70702-900 電話（代表）：+55 (61) 3319-3060	
09時00分	開場、受付開始	
09時30分 ～ 12時15分	「ブラジル穀物輸送インフラ改善についてのセミナー」 ・開会宣言（司会） ・主催者挨拶（日本農林水産省）（5分）：梶島参事官 ・ブラジル側挨拶（5分）：（ブラジル農務省）	
(09時45分)	<u>セッション1</u> ・日本農林水産省（15分） ・ブラジル農務省（20分） 【質疑応答（10分）】	
(10時30分)	<u>セッション2</u> ・PPI局（20分） ・企画予算省（15分） 【質疑応答（10分）】	
(11時15分)	<u>セッション3</u> ・ブラジル運輸省（20分） ・ブラジル運輸省港湾政策局（15分） ・国家水運庁（15分） ・ブラジル産業貿易省（10分） 【質疑応答（10分）】	
12時30分	昼食	ホテル内
13時45分 ～15時40分	<u>セッション4</u> ・マラニャン州（15分） ・トカンチンス州（20分） ・ピアウイ州（15分） ・バイア州（15分）	
(15時40分)	<u>セッション5</u> ・世界銀行ブラジリア事務所（15分） 【質疑応答（10分）】	
16時05分	【コーヒーブレイク（30分）】	
15時20分	・伯側講評、日本側講評（10分=5分×2国）	
16時30分	・閉会挨拶	

3. 出席者リスト (順不同・敬称略)

No.	団体	役職等	氏名
【日本政府】			
1	農林水産省	大臣官房	参事官 梶島 達也
2		大臣官房国際部国際地域課	国際交渉官 植杉 紀子
3		大臣官房国際部国際地域課	係長 八木橋 史子
4	在ブラジル日本国大使館	公使	星野 芳隆
5		参事官	小林 和昭
6		二等書記官	光廣 政男
7		経済顧問	シンチア・セキグチ
No.	団体	役職等	氏名
【企業等】			
1	兼松南米会社	穀物・油糧種子	取締役 繁田 亮
2	丸紅ブラジル会社	食料部門	副社長兼取締役 宮内 和広
3	ブラジル三井物産株式会社	貨物輸送事業部	研修員 斎藤昂
4	独立行政法人国際協力機構 (JICA) ブラジル事務所	-	所長 那須 隆一
5		業務班	次長 宮本 義弘
6		業務班	班長 飯山 聖基
7	ブラジル住友商事会社	-	取締役 五十幡 興一
8		-	取締役 部長 小西 正人
9	中南米工営株式会社	サンパウロ支店	営業部長 黒川ロベルト
10		ブラジリア支店	営業担当 中根トシモリ
11		サンパウロ支店	営業担当 山中イシドロ
12	伯国三菱重工業	-	社長 樹神 幸夫
13		-	部長 知屋城 義和
14	ノバアグリ	-	アドバイザー 佐々木隆一
15	国際協力銀行 (JBIC)	リオデジャネイロ駐在員事務所	駐在員 三澤瑛甫
16	ピネイロ・ネット法律事務所	訴訟グループ	弁護士 レオナルド・ペレス・ダ・ロシヤ・エ・シルバ
17		コーポレートグループ	弁護士 大野友香
18	ブラジル日本商工会議所	-	事務局長 平田 藤義
19		-	アドバイザー 天谷 浩之
20	ブラジル三菱東京UFJ銀行	コーポレートストラテジ一部	取締役 畠中 寛和
21	VLI S.A.	農業マーケティング部	室長 ペドロ・アゼベード
22			マネージャー エドゥアルド・カレイア
23			スペシャリスト エジソン・ザカリアス
24	日本通運株式会社	事業開発部	課長 飯田知宏
25		マナウス支店	支店長 原島 圭一
26	日本経済新聞社	サンパウロ支局	支局長 宮本英威
27	(独) 日本貿易保険 (NEXI)	ニューヨーク事務所	次長 福島 由貴
28	Agrex do Brasil S/A	戦略企画部門	部長 古賀 隆宏
29	Kenbridge Corporation do Brasil	-	次長 杉浦 崇

30	日伯農業開発株式会社	-	代表取締役社長	エミリアノ・ペレイラ・ボテーリョ
31		-	副社長	秋本 満敏
32		-	-	セザル・アウグスト・リッジ
33		-	農業技師	マルコス・デ・マットス・ラーモス
34	世界銀行	-	-	バルバラ・ファリネリ
35		-	-	アレシャンドレ・タカハシ

No.	団体	役職等	氏名
【ブラジル政府】			
1	農務省	国際局国際農業ビジネス促進部	部長 Eduardo Sampaio Marques
2		農業政策局インフラ・ロジスティック部	総合調整官 Carlos Alberto Nunes Batista
3		国際局国際農業ビジネス促進部	総合調整官 Evaldo da Silva Junior
4		国際局国際農業ビジネス促進部	総合調整官 Jonathas Alencar
5			調整官 Emiliano Nunes do Nascimento
6	PPI 局	プロジェクト調整	部長 Antonio Gil Silveira
7	企画予算省	開発インフラ局 特別プロジェクト部	総合調整官 Renato Rosenberg
8	産業貿易省	経済特区特別局企画規則検査担当	総合調整官 Leonardo Rabelo de Santana
9		外国貿易担当	分析官 José Ribamar Vieira de A. Júnior
10	運輸省	運輸行動促進局	局長 Dino Antunes Dias Batista
11		運輸国家政策局企画部	部長 Eimair Bottega Ebeling
12			分析官 Mariana Campos Porto
13			分析官 Rian Bittencourt Lacerda
14		鉄道運輸プログラム部	部長 Marcello Calado Vieira de Melo
15		鉄道運輸プログラム部	分析官 André Luiz Ludolfo da Silva
16		道路及び水上運輸プログラム部	分析官 Eduardo Buani Santos
17		道路及び水上運輸プログラム部	分析官 Livia Maria Tiemi Fujii
18		道路運輸プログラム部	総合調整官 Euler José dos Santos
19		国際室	部長 João Ricardo Torres Behr
20		国際室	室長 Jose Newton Barbosa Gama
21	ブラジル国家水運庁	内航海運監督局	部長 Arthur Yamamoto
22		水路輸送サービス規制	専門官 Patrícia Povoa Gravina
23		内航海運監督局	課長 Walneon Antônio de Oliveira
24		国際室	室長 Ana Paula Harumi Higa

25	運輸省（旧 SEP）	運輸省港湾政策局	担当官	Tetsu Koike
No.	団体	役職等		氏名
【ブラジル州政府】				
1	マラニャン州	商工局	局長	Simplício Araújo
2		農務局	局長補佐	Emerson de Macedo Galvão
3		投資関連	部長	Gustavo Lago
4		マラニャン州港湾管理会社	特別顧問	Arthur Thiago Costa
5		マラニャン州港湾管理会社	部長	Jailson Macedo F. Luz
6	トカンチス州	経済開発局	局長	Alexandro de Castro Silva
7		トカンチス州ブラジリア事務所	所長	Renato de Assunção
8			州議会議員	Paulo Mourão
9		企画局	局長補佐	Belizário Franco Neto
10	ピアウイ州	農村開発局	局長	Francisco Limma
11				Brenda Dias Matias Dantas
12		コンセッショナ部	部長	Viviane Moura Bezerra
13		企画局	部長	Rejane Tavares
14	バイア州	企画局	局長補佐	Romeu Temporal
15		バイア州ブラジリア事務所		Jonas Paulo de Oliveira Neves
16			弁護士	Najh Yusuf Saleh Ahmad

4. 「穀物輸送インフラ改善に関するセミナー」議事録

▶ 開会宣言（司会）

ブラジルは日伯協力によるセラード開発事業（1974年～2001年）により世界有数の穀物生産国となり、現在では世界の食料供給国として重要な役割を果たしています。日本は食料安全保障及びアグロビジネスの観点から今もなおブラジルの農業及び穀物輸送インフラに大きな興味を示しています。ブラジルの生産地域は南部から北部へと拡大しましたが、物流インフラ整備が追いつかず、輸送コスト等を引き上げています。結果的にブラジルの商品は国際的競争力を失い、ブラジル北部・北東部の穀物輸送インフラ改善は重要なテーマとなっています。このため、問題解決に向けて2014年から日伯間で穀物の輸送インフラ改善について議論を重ねてきました。

その穀物輸送インフラ改善をより具体的に進めていくため本日のセミナーが行われています。このセミナーは、穀物輸送改善に関して今後日本とブラジルが協働できる案件について議論を行い、ブラジル北部・北東部に係るブラジル政府の優先的プロジェクトや現状についての理解を深める良い機会です。

▶ 主催者挨拶（日本農林水産省）（5分）：梶島参事官

本日は、ブラジル政府農務省マルケス国際局国際農業ビジネス促進部長をはじめ、関係省の方々、マトピバ4州政府の方々の参加を賜り、大変感謝しております。また、多くの民間企業に加え、JICA、JBIC、世界銀行にもご参加いただき感謝申し上げます。

ご存知のように、ブラジルは高い農業生産力を持つ世界有数の農業国であり、かつ人口約2億人の中南米一の大國であります。日本にとって、特に穀物の安定的な確保という観点で大変重要な国になっています。

一昨年8月に安倍総理がブラジルを訪問した際に首脳レベルでの共同声明がありました。そこでは、ブラジル国内における穀物輸送インフラの果たす戦略的重要性を確認しています。本セミナーのテーマでありますブラジルにおける穀物輸送インフラ改善は、首脳会談のフォローアップとしての位置づけでもあります。

先日、テメル新大統領が東京を訪問され首脳会談が行われました。その首脳会談においても「日本国及びブラジル連邦共和国との間のインフラ分野における投資及び経済協力の促進のための協力覚書」が締結されました。そこでは交通及び物流にかかるインフラ分野における投資促進のための協力を強化する旨の記載があります。

穀物輸送インフラ改善によって輸送コストを削減することは、我が国を含めブラジルから穀物を輸入する国的重要関心事項であると共に、ブラジル側の競争力強化にもつながると考えています。ブラジル産穀物の購入者（バイヤー）としての重要な役割を果たしている日本企業の声に是非耳を傾けていただきたいと考えています。

この穀物インフラ整備というテーマは、これまで穀物輸送日伯合同会議、第1回穀物輸送インフラ改善に関するセミナー、日伯農業・食料対話、そして今月上旬に東京にて行われた日伯経済合同委員会等で議論を重ねてきています。

日本側としては特にアラグアイア・トカンチス州回廊に強い関心を有しています。日本側としてはアラグアイア・トカンチス州回廊を含めて今後の日ブラジル協働案件の推進に向けて、ブラジルに進出している日系企業・政府機関に対し、今年の8月から9月にかけてアンケート調査を実施しました。日本企業がブラジルに投資をしたり、事業を円滑に進めるためにブラジル政府に認識していただきたい事項をとりまとめましたので、本日は、ブラジル政府からこれらの事項に対する具体的な説明をお願いしています。

その他に、世界銀行が、トカンチス州とバイア州で最近実施した農業物流に関する調査についても発表をしていただく予定となっています。本日のセミナーを含めて、両国間の対話を通じて、日本とブラジルの関係企業がWIN-WINの関係を構築していくことを期待しています。

参加者の皆様の活発な議論を期待して挨拶とさせていただきます。

► ブラジル側挨拶（5分）（ブラジル農務省）：エドワルド・サンパイオ・マルケス国際局国際農業ビジネス促進部長

皆様もご存知の通り、農業分野でのブラジルと日本の関係は古く、実り多きものであり、ブラジルの農業に影響を与えた国の中でも日本からの影響が一番大きいのではないかと思います。日本との連携はブラジルの農業のあらゆるセクターでの品質向上へと繋がりました。日本との貿易関係は安定しており、ブラジル側としてそれを保てるのは農産物の輸出があるからです。ブラジルから日本への輸出の半分以上が農産物です。そしてその数字を検討すると、まだまだ伸びしろがあることが分かります。日本へはコーヒーや鶏肉も輸出していますが、その他にも日本の畜産業に使用される大豆やトウモロコシの加工品（濃厚飼料）に関してもパートナーシップを組めないかと考えています。日本の輸入品目の中でのブラジルのシェアは低く、それはブラジルのインフラが不十分であるからだと認識しています。そしてこのようなことを踏まえて本日のテーマについて考えていきたいと思っています。大豆とトウモロコシの場合は特に輸送コストの影響が大きいと言えます。

ブラジルは過去10年間でトウモロコシの大量輸出国となりました。トウモロコシの生産システムは大豆と輪作で行われているため、ブラジルがトウモロコシの主要な生産国となるのは間違いないことです。ブラジルのトウモロコシの生産量は益々拡大していく傾向にあり、トウモロコシは特に物流システムが重要な作物です。

連邦政府は物流セクターへの投資を促すための新たな政策を打ち出しています。本日は他省庁からの代表者も出席していますので、そのことについてもっと詳しく説明があると思います。農業の観点からもこれは最重要課題です。ブラジルの物流システムが改善されないとブラジルの農業開発は低迷してしまいます。

本日は様々な日本企業の代表者の方々も出席されていると聞いております。ブラジルはフレンドリーな国であり、外国からの投資を歓迎しています。数少ない例外を除きますと、一旦ブラジルに進出した会社は国内企業と同じ扱いを受けることができます。

輸送インフラだけではなく、ブラジルの農業の様々な分野への日本からの投資をお待ちしています。

現在では土地売却に関しては制限がありますが、様々な分野で日本企業が利益を生み出すためのビジネスチャンスが溢れています。

セッション1

► 日本農林水産省（15分）：梶島参事官



日本側の基本的なポジション、すなわちブラジル産穀物のバイヤーとしての観点からお話をさせていただきます。

これまで日本は、特に大豆やトウモロコシの輸入に関し、米国からの輸入シェアが大半を占めていましたが、最近、ブラジルの存在感が大変大きくなっています。

しかし、穀物の生産は天候により容易に変動をきたすという点、さらには途中の輸送経路でのストライキや事故等におけるリスク等を踏まえると、米国以外からの安定的な輸入が我々日本側にとっても大きなメリットがあります。

このため、日本では穀物、特に大豆及びトウモロコシの供給元の多角化に取り組んできました。その第一候補がブラジルであります。やはり為替とか、アメリカとの競争力、コストの観点で変動の大きいところが課題であると思います。しかしながら実際にブラジルがシェアを伸ばしているということは事実であり、我々はブラジルに期待していると言えると思います。

セラード開発事業（PRODECER）によって、現在では世界有数の穀物地帯へと発展しました。このことが日本だけではなく、世界中の穀物需要に応えるだけのパワーをつけてきたと言えると思います。

日本側の輸入制度について申し上げますが、大豆とトウモロコシに関しては日本側の輸入障壁は全くありません。無税です。従って、日本側がどこの国から調達するかを考えるにあたっては、品質、価格、サプライヤーとしての安定性、信用性が重要になります。大豆やトウモロコシの価格は、生産国における品質を考慮した商品の価格と輸送コストによります。

ここで、再びブラジルの状況を日本側、すなわちユーザーの立場で見てていきます。

北側と南側の生産量がほぼ同じなのに対して、南側からの港の輸出が全体の8割くらいを占めています。つまり、南側の輸送に大きな圧力がかかっていると言えます。この点については、今月東京で行われた「日伯経済合同委員会」においてブラジル側からも同様な認識が示されました。つまり、両国の関係者の認識が共有されている点だと考えられます。

こうしたことから、この問題解決に向けて、多くのチャネルを通じてこの問題が話し合われています。

また、2015年には、日本の独立行政法人国際協力機構（JICA）が調査を行い、北部3回廊のうち一番東側のアラグアイア・トカンチス回廊が日本企業にとって最もポテンシャルが高いという結論になっておりまして、2015年8月にブラジル政府に対して結果を報告しました。

また、2015年10月7日にマラニョン州サンルイス市において開催したセミナーにおいても、その旨を発表しています。

日本企業としては、北部の穀物インフラ整備、特に、JICAが日本企業にとって最もポテンシャルが高いと報告したアラグアイア・トカンチス回廊に対するブラジル政府の優先度合い、進捗状況等を知りたいと考えています。

このため、これまでブラジリアにおいて3回開催されたブラジル政府と日系企業との対話の機会や、本年2月29日にトカンチス州パルマスで開催した第2回日伯農業・食料対話の議題の1つとして、ブラジル政府に対して、穀物輸送改善に関して日本と協働できる案件について回答するように求めてきました。しかしながら、ブラジル側からは穀物生産や輸出のポテンシャルが高いという総論的な説明が多く、残念ながら、これまで、日本側が期待するような回答が得られていません。今月上旬に開催された日伯経済合同委員会でもマトピバの農業開発の重要性が強調されましたが、マトピバで生産した農産物がどのように輸送されるかが日本側企業にとってよくわからないままです。

インフラ整備は非常に基礎的なものであって、行政が整備するものであることは世界共通の認識と思います。ブラジルにはブラジルなりのやり方があり、そのやり方は我々として尊重しますが、民間投資がブラジル政府の行うインフラ投資に歩調を合わせられるように、ブラジル政府から、インフラ投資に関する実現性、確実性の高い見通しや計画を示していただく必要があると考えております。このようなことから、日本がブラジル政府の考え方や動きに強い関心を持っていることをご理解いただきますようお願いします。

参考ですが、日本では、政府が計画したことはほぼ間違いなく実行され、万が一計画に変更がある場合であっても充分なタイムスパンを取って関係者と協議をするのが慣習となっています。日本企業はこうした政府を見ているので、ブラジル政府にも確実に将来の見通しのある取組を求めており、それを前提に、個々の企業の投資計画を立てていくことを考えております。

冒頭挨拶で申し上げたように、日本企業が依然として疑問に思っている点について、アンケート調査を行いました。アンケート調査の対象は、ブラジルに進出している日系企業・政府機関です。この質問についてブラジル連邦・州政府から具体的な説明を行っていただけるように、あらかじめお願ひしております。

ブラジル政府のインフラ整備と歩調を合わせて、企業が協力しやすい環境整備を行うことが投資を促進いたします。このような取り組みを通じて日系企業、そしてブラジル企業の関係が今まで以上に強化されることを強く願っております。日本側の基本的なコンセプトをご理解いただいた上で、本日の議論が活発に進められること期待しております。

▶ ブラジル農務省（20分）：エドワルド・サンパイオ・マルケス国際局国際農業ビジネス促進部部長



ブラジル農務省（MAPA）のプレゼンは2部に分かれています。私は総合的なことについて、そしてカルロス総合調整官が農業の優先課題について発表します。

定期的に日本の農林水産省や日本企業から MAPA の農業政策の優先課題についての質問があります。全体的に答えますと、3つの柱があります。当省は特に環境面で生産者に持続可能な農業を行うよう勧めています。また、ブラジルの農産物が衛生面において安全であるように MAPA 全体が取り組んでいます。食肉の冷蔵処理、ワクチン、薬品、飼料、全てを管理し、国内外向けの肉が安心、安全であり、高品質であるために常に働きかけています。

また、地域活性化のための政策に関して興味が寄せられているということも感じます。各政府機関には独自の政策があり、それぞれの役割があります。しかし MAPA に関して言えるのが当省の政策は横断的に行われるということです。我々はブラジル全体を考慮した政策を行っています。基本的にブラジルの農業は競争がたいへん激しく、当省の役割は生産者が安心して生産できる環境を整えることです。しかしながら、生産するかしないか、またどの地域で生産するかは連邦政府もしくは MAPA が下す決断ではありません。それは利益を考慮して生産者が決めることです。我々がやるべきことは生産するための環境を整えるためにできるだけのことをするということです。

品質保証に関しては、規制が定められており、監査が行われ、様々な制限があり、何でも好きなように生産できるわけではありません。

ブラジルの農業は輸出によって成り立っているので、MAPA は常に国際市場へのアクセスを考慮して政策を立てています。また、持続可能な農業というのは MAPA の中で重要なテーマとなっています。

現在のブラジルの農業生産者は(農地についての法律に関して)保守的です。—9千万ヘクタール以上の原生林がブラジル全国の農場の中で保護されています。

融資方針に関して言いますと、すでにブラジルで事業を行っている企業はご存知の通り、ブラジルの金利は非常に高く、その状態がもう長く続いています。

そして農業分野ではほとんどの事業が多額の資金を長期的に必要とし、返済に長い期間が必要です。そのため、連邦政府は農業生産者に少しでも低い金利で融資ができるよう常に挑戦を続けています。それによって生産者が運転資金、新たな投資（機材や施設の向上及び事業の拡大）、販売面（在庫を持って少しづつ販売し、価格変動に対応できる）、あらゆる面で生産者を支援しています。

そして MAPA は調査を元に農業地域を分類し、それによって補助が必要な地域を確定しています。毎年当省は様々な省令によって選択された地域を公表し、雨量、天候、土壤等のデータに基づき、その地域に合った栽培が行われるよう働きかけています。

また、未だ僅かですが、価格保証政策も行っています。価格を保証するためには多額な予算が必要であり、多くの場合はそのような予算はありません。ブラジルは新興国であり、予算が余るということではなく、ブラジルの農業はごくわずかな補助金で成り立っています。

ブラジルの中規模農家の所得のうち、わずか4%がそのような補助金政策からきています。先進国に比べると遅れています。しかし、これはブラジルの農業は補助金に頼らなくても競争力があるということです。

我々は海外市場に頼りすぎています。例えば、オレンジジュースはほとんど全生産量を輸出しています。ブラジルで大量生産されている第一次産物は小麦を除けば、国内市場は十分に供給できているので、生産を拡大するとしたら海外市場を目指す他ないのです。ブラジルの農業は国内需要を遥かに上回る生産の可能性があります。

まだ1億ヘクタールもの耕作可能な土地がありますのでまだまだ拡大の余地があります。

ブラジルの利点としましては、生産可能な土地が多く、持続可能な農業を取り入れ、すでに必要な生産技術を有しているということです。ブラジルは熱帯地域に適した生産技術を開発しています。熱帯地域の国の中ではブラジルが唯一の農産物の大量生産国です。他の大量生産国は熱帯地域に位置する国ではありません。

ブラジルで農業ビジネスを行い、利益を得たいと考える企業のためにこの国はまだまだ沢山の可能性とビジネスの機会を提供することができますので、ブラジルへ来ていただきたいと願っています。

MAPA はマトピバ地域だけを対象とした特別な政策はなく、それと同様にマットグロッソ州やリオグランデ・ド・スール州を対象とした政策もありません。当省は生産者が自ら最良の決断がとれる環境を整えるために努めています。そして生産者は自分たちの判断でマトピバ地域での生産を決断しました。それは自らこの地域が良いと判断したからであり、現在ではこの地域の土地はもう以前のように安くはないのですが、それはすぐにでも生産可能な土地であるということです。それに加えてインフラ面でもマットグロッソ州よりよくなりつつあるということで、この地域の活性化政策の有無は関係なく、生産者を引き寄せています。

昨年マトピバ地域では生産量に被害が出ましたが、南部を除くブラジル全国でそのような被害が出ました。マットグロッソ州やブラジリア周辺でも多大な被害でした。マトピバ地域では確かに甚大な被害だったと言えますが、昨年ブラジル全体の農業が大きな被害を受け、収穫量が減少しました。そのため、今年のトウモロコシと大豆の輸出量は例年に比べると減り、トウモロコシは特に被害を受けました。

世界中で気象変動が起こり、このテーマは世界各国の最重要課題となっています。世界中の国が、そしてこれまで二酸化炭素排出量が最も多いとされていた中国や米国までが最近では対策に取り組んでいます。今年の収穫予想は良いのですが、今後長期的に考えますとマトピバ地域、またはブラジル、そしてもっと広く言えば世界の天候がどのように変わっていくのか、私には分かりません。世界各地で異常気象が増えていきます。

ブラジル農務省は30年間の気象、土壤、品種等の情報に基づき、農業地域を分けています。農産物は早生、晩生によって異なる地域で生産され、マトピバ地域の場合は地域全体が大豆（トウモロコシ）の生産に適しており、この地域の大半でトウモロコシの生産も可能です。銀行はこのようなデータを元に生産者への融資を検討します。

ブラジル農務省はブラジルの農産物生産予測を立て、そのデータは当省のサイトにも掲載しています。そしてそのデータによりますと、マトピバ地域の10年間の穀物の生産量は92%増産すると予測されております。ブラジル全体では30%に過ぎません。

当省のノバッキ副大臣が3週間前に訪日し、ブラジルの気象予報及び気象観測の精度を上げるために日本の気象機関との連携を図るため気象庁とも話をしました。今後も日本との連携を強化していきたいと考えています。

ブラジルは大規模な農産物輸出国です。ブラジルの農産物の国際市場でのシェアは平均で6%ですが、日本市場のシェアはわずか4.6%ですから、まだ拡大できると思います。そしてこのことは当省の局長が訪日した際の課題でした。ブラジルの牛肉はまだ日本市場へのアクセスが認められていません。最近アメリカ市場で解禁されたのを受け、日本市場との交渉も進むのではないかと期待しています。そして日本からは和牛の輸入も進めていきたいと考えています。

農業分野で日本とメルコスールとの間での取引が益々増えていくことを願っています。

▶ カルロス・アルベルト・ヌネス・バチスタ総合調整官



我々はまず最初にブラジルの輸出量、そして世界の食料市場でのブラジルのシェアに関してプレゼンしましたが、それはなぜかというと、このことを公表しないと、世界中の人たちに食料を届ける目的をもってブラジルが行ってきた努力が評価されることになるからです。

ブラジルが輸出している品目の中でも特にマーケットシェアが高いのが砂糖、オレンジジュース、牛肉、豚肉、鶏肉、トウモロコシ、大豆、綿、大豆ミール等です。

ブラジルの北部地域と南部地域の港湾の配分について、現在では市場を積極的に開拓できるだけの道路及び港湾インフラ整備が整っていません。まだ物流面でいくつもボトルネックがあるということは否めません。しかしブラジルのアグロビジネスで生産地が南部地域から中西部、そしてその後、北部、現在では北東部に移っていくにつれて、連邦政府はインフラ整備を拡大してきました。しかし農業生産の拡大よりもインフラ整備の方が遅いということも事実です。

ブラジルの農業は生産者の企業家精神、様々な調査、そして（ブラジル政府も）日本政府のような重要なパートナーとの連携によって成長してきました。

日本との関係で、中西部地域のインフラがいまだ未整備の頃でも投資家がその地域に集まって行ったのは、土地の値段が安いという利点があったからです。

現在ではブラジルの中央から北部地域での生産は南部や南東部での生産より重要性が増してきています。

ブラジルで昔から問題視されている物流面でのさまざまなボトルネックにより、主な競争相手であるアルゼンチンや米国より輸送コストが高いというのは今始まった話ではありません。

ブラジルの農業生産が内陸化するにつれてコストも上がっていきましたが、2013年から道路及び港湾インフラ整備の改善が始まり、併せて北部地域の回廊の開発も始まることによってブラジルの輸送コストを幾分か抑えることができました。

また、北部地域では、国道BR364号線とマデイラ回廊開発、そして国道BR163とタパジョス、アマゾン河開発によってマットグロッソ州で生産された穀物の輸送コストを、サントス港もしくはパラナグア港へ輸送するのに比べて50ドルまで下げるることができました。

港湾からの輸送キャパシティーは2017年までに1.28億トンまで拡大すると予測されています。

我々がいつも北部地域のことを話題にするのは、南部のインフラ整備はある程度整っています、南部の生産の物流システムは確保されているからです。現在の我々の課題は北部地域のインフラ整備を改善し、南部、南東部地域の港への負担を減らすことによって、もっと付加価値の高い貨物を取り扱うための設備を造ることができるのではないかと思っています。

皆様が提案されているように、国道364号線とマデイラ回路、国道163号線とタパジョス・アマゾン回廊、国道158と南北鉄道、そしてカラジャズ鉄道からイタキ港へと穀物を輸送するルートについて検討しています。また、バイア州の西部の生産物は国道242号線を通じてコテジッペ港へと向かい、このようにして北部地域は益々発展していることが分かります。また、多くの商社がミリチツーバ市に進出し、そこから水路輸送へと積み替えをしてバルカレーナ市やアマパー州から輸出しています。

そしてバルカレーナ市には新たな企業が進出する見通しがあり、新たな港湾ターミナルが設置されることにより、2025年までにはブラジルの北部地域では約6.5千万トンの積み出し能力に達する予定です。そしてこれはこの地域に進出を考えている日本企業にとって大きなチャンスだと思われます。

南緯16度線から北へ向かってブラジルの北部は生産の84%を南部及び南東部の港湾から輸出していまして、そのほとんどが一番コストが高い道路輸送で行われていました。

しかし2015年からはその状況が少し変わり、現在では輸出量の20%が北側の港から、そして80%が南側の港からと、少しずつ状況が変わりつつあります。ブラジルの農産物の物流ルートが逆方向へと変わることによって生産者の輸送コストを削減でき、同時にブラジル産の商品の競争力を高めることもできます。そしてこの傾向はどんどん強まり、2025年には北部地域の港からの積み出し能力は約6.5千万トンに達する予定ですから、この地域のインフラ整備が改善されていくことが期待されます。そしてそのことによって南緯16度線の南側と北側の生産量のバランスも保つことができるのではないかでしょうか。

【質疑応答（10分）】

山中イジドロ、中南米工営 私は37年前にセラード開発事業に少し参加しました。本日は農林水産省の代表の方に質問をさせていただきます。我々がセラード開発事業を始めた頃、ブラジルの大半の大豆の生産量はわずか580万トンであったのに比べ、現在では約1億トン生産しています。私は本日中南米工営の誘いでコンサルタントとしてこのセミナーに参加しています。私は昨年の10月に日本へ行きました、ブラジルから大

豆ペレットのような加工品を輸出できないかとホクレン農業協同組合連合会と交渉しました。北海道では牛乳の生産、そしてブラジルと同じ品種のホルスタイン牛が生産されていますので、ブラジルの商品、特に大豆の加工品を取り扱っていただくことをお願いしました。それによって、ホクレンは大豆ペレットやトウモロコシの加工品を輸入することができるのではないかと思っていました。しかし先日日本全国の農業協同組合を仕切っている全農から連絡があり、日本は加工品を輸入するつもりではなく、トウモロコシの原材料だけを輸入しますという回答をいただきました。それは本当でしょうか。

梶島参事官) 日本政府として、そのような指導をしたことはありません。全農がどのような品物をどのような国から調達するかは一ユーザーとしての考え方なので、どのような穀物をどの国から輸入するかは全農自身が様々な価格比較をしながら決めた結果であると思います。

日本政府としてはそのような民間企業の行動について関与することはありません。

セッション2

- ▶ PPI 局 (20 分) : アントニオ・ジウ・バチスタ プロジェクト調整担当部長



このプレゼンテーションではテメル新大統領の政権で行われる投資やコンセッションを調整するために新たに創設された投資パートナーシッププログラム（PPI）についてご紹介します。私の発表内容は他の発表者と重なる部分も多いかと思いますので、特にPPI局の役割についてお話しします。

PPI局は2016年5月12日、テメル大統領の新政権が始まってすぐに創設されました。当プログラムの審議会は各省の大蔵官によって構成され、大統領自ら議長を務め、現在必要とされているコンセッション及び民営化を促進することを目的としています。先ほど日本の農林水産省の梶島参事官がおっしゃったように、インフラ整備の改善のためには民間企業の参加を促す必要があります。

皆様もご存知のように、現在ブラジルは財政面、予算面で深刻な状況にあり、そんな中で穀物輸送のために輸送インフラ整備の改善を図ることが重要であることは間違いないありません。そしてそのためには必要なのは民間企業とパートナーシップを組むことです。

当プログラムにはPPI局が設置され、テメル大統領が議長を務める第一回目の審議会がすでに行われました。その際に新たな規制が定められ、最優先順位に位置付けられたプロジェクトが承認されました。

コンセッションに関する新たな規制として、まず一番目に、これからは成熟したプロジェクトだけが入札にかけられることになります。それは民間企業により現実味を帯びたプロジェクトを提供し、それによってより投資を促すことを目的としています。

計画性を重視することによってまだ実現が難しいプロジェクトや盲点が把握できないプロジェクトは民間企業に紹介しないこととしています。

過去数年間行われたコンセッションや公共工事の大半は工事自体を目的としている傾向にあり、一番重要視されるべきであるその後のサービスがおろそかになっていました。

これからは工事の規模ではなく、その工事をすることによって最終的に提供できるサービスを重視することになります。すなわち、道路や鉄道の何キロの入札を行うではなくて、入札にかけられた区間の工事の品質確保とその工事が最終利用者にいかなるメリットをもたらすかという点が重視されます。

また、入札の競争力を高めるつもりです。そのためには二つの対策が立てられています。まず一つ目は、入札公示から実際の入札まで最低でも100日間の期間を設け、投資をする側が入札内容の詳細を十分に検討し、入札への参加を決める期間が設けられます。そして二つ目は、入札図書の英語版が作成され、投資企業がよりスムーズに検討できるようになっています。

また、省庁の中での役割を明確にしています。

規制当局は監視を行い、契約遵守を確認し、必要であれば見直しを行います。

案件を形成し、入札を行い、各セクターの政策を打ち出すのは各省の役割です。以前は役割が重なる部分もあり、規制当局が政策を立てて監視を行っていたように思われることが多々ありました。

そして PPI の審議会の役割は各省から提案されたプロジェクトを承認し、入札条件を定めることです。

また、投資がより合理的に行われるようになります。以前は道路のコンセッションが行われたらその道路に提案された工事は、需要の有無は関係なく、全てコンセッション当初から行われることになっていました。投資がより合理的に行われるために考えられたのは需要のピークによって投資の必要性を検討することです。そうすることによって投資家にとってより大きなリターンを得る可能性が高まります。

また、プロジェクトの入札の前提として環境面での実現性が検討されます。プロジェクトが行われるに当たり環境面に関するどのような課題があるのか、入札前に明確にしなくてはいけません。このことの目的は入札に参加する投資家に予測不可能な多大なリスクを背負わせることがあつてはいけないということです。入札の前に環境ライセンスを取得することが無理でも、最低でもそのようなライセンスを取得するための方針が明確にされます。

収益率はプロジェクトの内容によって異なりますが、これも政府によって定められるのではなく、投資家がどれくらいの収益率であれば入札に参加しても利益が得られるかを考慮して自ら定めます。

これは誰も興味を示さない入札をなくそうという取り組みです。投資家が興味を示さないようなプロジェクトであれば、おそらくそれは民間企業とのパートナーシップで行うべきプロジェクトではないのです。また、契約のリスク配分をより明確にできます。

また、「成長プロジェクト(Projeto Crescer)」のホームページが中心となり、投資家がそこで各プロジェクトの全ての情報や入札のルールを参照できるようにしたいと考えています。

この全ての取り組みはコンセッションのプロセスをできるだけ明確にし、入札での競争率を高めることを目的としています。

融資条件に関しては、ブリッジファイナンスでは落札者は必ずしも長期的な融資が得られるとは限らず、そのことが懸念されていたので、そのようなつなぎ融資は行われないようにします。

これからは長期融資がコンセッション開始の条件になります。

コンセッションプログラムが独自の金融市場を展開していくことが望れます。

現在進行中のコンセッションに関して言いますと、連邦政府はそのコンセッションがより円滑に進められる方法を模索しています。

9月13日の会議では空港4件、道路2件、鉄道3件、港湾ターミナル3件、水力発電所5件、石油・ガスプラント4件（プレソルト・エリアを含む）のコンセッションが認証されました。その他にも現在は国営のエレトロプラス社の管轄下にある電力会社7社の民営化が行われる予定です。その他にも州営上下水道会社3社の民営化のバックアップもしました。

金融面に関しては、各プロジェクトの当事者各自が資金を確保しなければいけません。融資が事前に保障されるわけではありません。落札したからと言って融資が保障されるということはありません。プロジェクトを元に融資を獲得するのは各自の責任です。リターン率はプロジェクトのキャッシュフローや市場のリスクによって定められ、事前に設定された収益率ではありません。

補助金による資金調達は段々少なくなり、この先は各プロジェクトの資金調達が金融市場によって行われるメカニズムを目指しています。工事期間の資金が金融市場全体によって保障されることになります。勤続年数保証基金（FGTS）が120億レアル、そしてブラジル国立経済社会開発銀行（BNDES）が180億レアルの資金があり、発行された各社債の5割までの購入が可能だと公表しました。実際に購入されるという保証はありませんが、このような資金源があり、どのように割り当てることが可能なかを示しています。

インフラ債券も新しく用いられたものであり、以前はインフラ債券を発行するためには各省の承認が必要だったのに比べて、現在ではPPIプログラムで承認を受けたプロジェクトは自動的にインフラ債券を発行する権利を取得します。

鉄道に関する質問が多く寄せられたので、本日ご紹介したいのは、北部地域の鉄道に関わる戦略は4つのグループに分けられているということです。最初のグループは最優先のプロジェクト、二番目のグループには短期的に行われるプロジェクトであり（Ferrogrão フェログロン鉄道はこのグループに入っていまして、Fiol 東西統合鉄道もこのグループに昇格しました）、その他のプロジェクトももちろん重要ではあるのですが、もっと長期的に行われていくことになります。

- ▶ 企画予算省（15分）：レナット・ローゼンベルグ開発インフラ局特別プロジェクト部総合調整官



現在のブラジルの金融引き締めといった政策のシナリオの中で、私の発表ではブラジルのインフラ整備への投資を促すための政策についてお話しします。

PPI局のアントニオ部長が第一にお話したのはコンセッションや民営化プログラムの再起動についてです。既に最優先プロジェクトが選抜されました。二番目に重要なのがインフラプロジェクトへの融資がより円滑に行われる仕組みを作ることです。そこ

で企画予算省が財務省及び当該セクターの機関と連携して主に3つの対策を考えています。

まず初めに、拡大消費者物価指数（IPCA）、ブラジル国立経済社会開発銀行の融資を利用し、インフラ債券の発行を促し、BNDES や FGTS など、公共機関がそのインフラ債券の一部の購入を保証するということです。そしてさらにインフラ債券ファンドを推進することです。

そしてさらに並行レートについてです。それは何かといいますと、インフラコンセッションのレートの一部が融資銀行に直接割り当てられることが保障され、そうすることによって信用リスクを軽減することができ、同時に政府がそのレートの一部のリスクを負うことになります。

この先入札が行われる主なプロジェクトを地図で紹介します。このセミナーの趣旨でありますインフラ整備に係るプロジェクトだけを紹介します。

道路に関しては、現在承認されているプロジェクトは国道364号線と365号線、ミナスジェライス州からゴイアス州区間の450キロであり、現在の一日平均利用台数4,4千台です。28億レアルの投資額が見込まれています。入札は来年の下半期に予定されていて、30年の期間で行われます。

二番目の国道は流通ルートであり、国道101号線、116号線、290号線、386号線であり、すでにコンセッションは行われているのですが、来年の下半期に再入札が行われる予定です。コンセッション区間は700キロであり、投資額は120億レアル、期間は30年です。

空港に関して言いますと、4つの空港の実現可能性調査が民間調査機関によって既に行われ、それが連邦政府に渡されて入札公示に向けて調整が行われている段階です。

空港の入札公示はおそらく今年の第4四半期に行われ、入札は2017年の最初の4か月に予定されています。期間は30年間、そして金額の25%が現金での支払いとなっています。初めの4つのプロジェクトがフロリアノポリス空港（コンセッション期間の投資額9.6億レアル）、フォルタレザ空港（14億レアルの投資額）、ポルト・アレーグレ空港（20億レアルの投資額）、サルヴァドル空港（23億レアルの投資額）です。

鉄道に関して言いますと、流通ルートの中で3つのプロジェクトが挙げられます。まず初めにフェログロン鉄道はブラジルの中央に位置し、マットグロッソ州からパラ州までを繋ぐ鉄道です。2142キロの長さでまだ初期段階のプロジェクトです。この区間の地域での生産量は2020年に2.5千万トンに達する予定です。コンセッションの期間は65年を予定しています。そしてこの鉄道の環境面での利点を強調しておきたいと思います。トラック輸送ではなく、鉄道を通じて北部からの輸出を可能にすることによって温室効果ガスの排出量を抑えることができます。また、それに並行して現在使われている道路からの輸送に比べると鉄道部門は用途が限られてくるので、北部地域の森林破壊を減らすこともできると思われます。

二番目の鉄道が南北鉄道であり、これも国の中間に位置し、鉄道の二つの区間のコンセッションが行われます。一つはもうすでに運行が始まっています。二番目の区間は工事の90%が完成しており、完全に運行可能にするためにはさらに7.27億レアルの投資が必要です。調査結果によると、この鉄道周辺地域の生産量は2051年には6.8千トンに達する予定です。

最後の鉄道、地図の右側の東西統合鉄道（FIOL）は工事の70%が完成しており、運行可能にするためにはさらに10億レアルの投資が必要です。入札は2017年の下半期に予定されています。

資金調達モデルに関しては、総合的に言いますと、主な点は公共セクターの参加を減らし、民間セクターの公平性を促し参加を増やすことです。それは社債の購入、銀行保証等で行います。

これからは（BNDES）は民間セクターが発行した社債の一部の購入を保証し、ブリッジファイナンスを止め、長期的融資だけを行います。

次に連邦政府が取り組んでいる規制改善案についてです。まず初めに、すでに存在するコンセッションに新たに投資するにあたり、法的安定性を確保するための暫定措置が連邦政府で最終検討段階にあります。また、土地収用制度を見直すための法案が出されています。そして規制当局の自治権についての法案も検討されています。

その中でもおそらく一番重要なのが、ブラジル憲法231条に基づき、先住民保護区域の使用料が定められることによって、水力発電所や採鉱のポテンシャルを生かすことができるようになることです。そして同時に先住民族との対立も和らぎ、ブラジルのインフラ整備改善の大きなボトルネックとなっている問題を解決することができます。

連邦政府は過去3年間に行われたコンセッションの中で問題を抱えているプロジェクトをどのように調整していくのか現在検討中です。いくつかの解決法を考えています。一つ目はそのようなプロジェクトの再入札を許可するという方法です。そうすることによって最終利用者にも政府にも負担となるコンセッション契約の失効を避けることができるのではないかと思われます。

現在プロジェクトを掲載しているウェブサイトをご覧下さい。

<http://www.projetocrescer.gov.br/>

公共工事のリストは未だ成長加速化計画（PAC）のページに掲載されていますが（www.pac.gov.br）、詳細はメールや面談で対応いたします。

【質疑応答（10分）】

平田 事務局長） PPI は我々ブラジル日本商工会議所の会員の皆様にとって非常に関心を呼ぶものでございます。このような立派なパートナーシッププログラムというのもっと広く PR していただきたい。我々会議所は農業対話のプログラムを通じて、すでに各州の州知事を招待しまして、9月にはピアウイ州がやっているプログラムについていろいろお聞きしました。来月はトカンチンス州知事にも来ていただくことになります。去年は6月17日にアブレウ大臣にもサンパウロ農務局に来ていただいて、そこで会議所皆さんと意見交換をさせていただきました。そういう意味で、PPI プログラムについても是非サンパウロのブラジル日本商工会議所にご足労をいただき、説明をしていただいて、その時には総論ではなく、もっと具体的な内容について、本当に会員企業がこのプログラムにチャレンジしてみたいと思うくらいに、データを付属されて発表していただければありがたく思います。

すでに我々の活動を通じて、経済特区の見直し等についても、本日この会議にお見えになっている産業貿易省のレオナルド総合調整官にも我々の会議所に来ていただいて、色々税制についてもお話をありました。そういう意味で、この農業対話は、マトピバ地域とわが会議所を接近させている非常に大切な会議でもあります。ですから我々も何とか成果を出していかなければいけません。そういう意味でも、PPI 局の代表者の方をサンパウロでお待ちしています。

アントニオ・ジル、PPI） 発表の時間が限られていましたので投資パートナーシッププログラムの各省内部のガバナンスについての説明が不十分になったかも知れません。PPI では担当大臣の他に3つの部局が存在します。私が所属するのがプロジェクト調整担当部、その他に公共政策推進部がブラジルのインフラ整備の長期的対策を立て、三番目が投資誘致政策部です。PPI の担当大臣に早速ブラジル日本商工会議所からのご招待について伝えておきますが、そちらから正式な招待状を送っていただければよりスムーズに進めることができます。我々としてはできるだけ皆様がこの投資パートナーシッププログラムへの理解を深めていただき、ブラジルへの投資を促進することによって国の発展に貢献していきたいと考えています。

梶島参事官） お願いが一つと確認の質問が一つあります。先ほど PPI 局の資料ですが、後ほど電子媒体でいただければと思いますが、よろしいでしょうか。それから質問の方

は、今のプレゼンテーションでは、北部回廊で空港、それから鉄道のプロジェクト、非常に熟度の高い、コンセッションの近いプロジェクトがあるということですが、トカンチニス回廊では具体的な成熟したプロジェクトが現時点では存在しないと理解しましたが、その理解でよろしいでしょうか。

アントニオ・ジル、PPI) 投資パートナーシッププログラムの方針としては定期的に審議会が設けられることになっていまして、最初に選ばれた34件のプロジェクトで留まるということは決してなく、この34件のプロジェクトがテメル新大統領の政権の全てだというわけでは決してありません。常に調査が行われ、その結果をもとに現実味を帯びたプロジェクトが挙げられると随時審議会が行われます。大統領が議長を務め、当局担当大臣と共に、どのプロジェクトがコンセッションへと進めてよい熟度の高い優先的なプロジェクトであるかを検討し、決定します。

この第一段階ではある特定の地域を優先したわけではなく、実現性が高いプロジェクトが優先されました。投資パートナーシッププログラムは5月に打ち出され、7月頃までに組織化をすすめ、9月には優先プロジェクトが選抜されました。投資パートナーシッププログラムの内部部局が各省当局及び投資家とブラジルにとって優先案件とされる、皆様もご存知の他のプロジェクトについても議論を行っています。その中でも熟度の高いプロジェクトは近いうちに承認されます。それはトカンチニス州や北部地域だけではなく、ブラジル全体を考慮して行う決断です。

梶島参事官) 日本企業の関心が高いトカンチニス回廊についてのプロジェクトが現実味を帯びてくるようになった場合には、できるだけ早く商工会議所を通じてご連絡いただければ幸いです。

ペドロ・アゼヴェード - VLI) 一つ情報を付け加えたいと思います。VLIは日本企業、三井物産からの投資も受けています。トカンチニス州に関して言いますと、弊社は南北鉄道のトカンチニス州パウマス市から马拉ニャン州アサイランジア市までの区間のコンセッションを受け、運営を行っています。この地点で当鉄道はカラジャス鉄道に接続し、イタキ港へと繋がります。弊社はトカンチニス州に大きな投資を行いました。当鉄道に穀物ターミナルを2つ建設し、今年完成しました。2016年の収穫時に運行開始予定です。また、弊社は马拉ニャン州港湾管理会社と連携して港湾の整備及びイタキ港での鉄道貨物受け入れ態勢の改善に努めています。それによって鉄道からの輸送量を増やし、トカンチニス州、ゴイアス州の北部、マットグロッソ州の東部からの輸送を増やしていく考えです。これはもうすでに実施されているプロジェクトであり、運営段階にありますのでこの先輸送量が格段に増加していく見通しです。2017年には、南北鉄道ですでに運行中の区間を通りブラジルの中部地域からイタキ港に向かって600万トンの穀物を輸送する予定です。

梶島参事官) 今年2月に私も実際に現地のVLIを見せていただきました。大変な暑さのため、途中で建物の中に引き返しましたが、大変印象的な素晴らしい施設だと思いました。こうした日本企業とブラジル企業が協働してブラジル北部に次々に投資案件が生まれていくことを希望しています。よろしくお願ひいたします。

セッション3

- ▶ ブラジル運輸省（20分）：ジーノ・アンツーネス・ジアス・バチスタ運輸行動促進局
局長



私がまず初めにお話したいのはブラジルの連邦政府は民間企業が政府のプロジェクトに参加することに対して非常に前向きな姿勢を示しているということです。そしてそれを示すためにいくつか具体的な行動を起こしています。他の発表者からもそのアクションについてのお話がありましたが、私が特に強調したいのが暫定措置に関してであり、これによってブラジル連邦政府は公共事業のコンセッションを二つの面においてより安全性の高いものにしようとしています。

その特定の暫定措置ではコンセッションの契約更新、またはコンセッション期間終了前に契約を解除する可能性を検討しています。

現在ブラジルで行われているコンセッションには二つの可能性があります。順調に進んで成功するか、もし失敗すればプロセスは長く、費用もかさばり、多くの場合は法的手段が使われる所以、政府側にも、民間企業側にも、ましてや最終利用者側にも何のメリットもありません。

この暫定措置で検討されているのは、もしもあるコンセッションが何らかの問題によって最初に計画されていた通りに進まなかった場合には、民間企業から政府へとコンセッションを返却するという可能性についてです。それは決して入札に対して落札者が何の責任も負わないということではありません。もちろん責任は問われますが、これまでよりも民間企業への負担をできる限り減らせる方法を模索しています。そして同時に政府にとっても低迷しているコンセッションをより早く終わらせることができるため、負担が少なくなることが見込まれます。

それは決して政府側が民間企業が入札で犯した間違いを軽視したり、大目に見ることではありません。時には民間企業が軽率な判断を行った結果として起きた失敗もあり、それをブラジル連邦政府がカバーするつもりはありません。政府の目的はコンセッションを守り、公共サービスを守ることであり、入札の際に民間のパートナーが負ったリスクを全て和らげることではありません。これが暫定措置の一つの項目です。そしてもう一つは本日のセミナーに関連する、コンセッション期間更新の可能性についてです。

現在はすでにそのような期間更新は法的に可能ではありますが、まだ更新を行うにあたり法的にいくつかの弱点があります。我々が考えているのは公共事業のコンセッションの期間更新という選択肢を確立し、そしてその延長に際して新たな投資が行われるということです。これは鉄道事業には重要なことであり、それはブラジルの穀物輸送にも直接関連してくることです。およそ一年前から国家陸運庁(ANTT)がまず始めに検討しているのがサンパウロ州のルーモ社(Rumo)鉄道網です。これはサントス港への輸送に重要な鉄道網です。しかしこの鉄道網にはまだいくつものボトルネック

が存在します。現在の契約では委託された会社が新たな投資をする義務はありません。そこで政府側の決断が迫られます。一つのオプションは、契約の残りの10年間で投資が全く行われなくともこの契約をこのまま続行するのか、それとももう一つのオプションはその問題に先立ち、民間パートナーが投資を行ってその額を取り戻せるようにコンセッション期間の延長を認めるということです。鉄道となると多額の投資額であり、これは物流問題の改善に直結することです。

先ほどから PPI 局のアントニオ部長や企画予算省のレナット部長からもお話をあつたこの暫定措置は主に二つの目的があり、いずれも投資家にとってより法的安定性が確保されます。そしてこれはブラジルの連邦政府が民間企業とのパートナーシップを重視し、法的にも安心して投資できる環境作りに努めているという姿勢を明確に示そうという試みです。他にもいくつも同じ目的での対策が行われていますが、この暫定措置がブラジル政府の法的安定性を確保するための一一番明確なアクションだと言えます。

これからブラジルの穀物物流に係る運輸省の見解についてお話します。

ブラジルの北部地域への輸送オプションを増やすなくてはいけません。それはブラジルの南部地域で行われていた生産を南部の港から輸出するという歴史的流れを変えるということでもあります。穀物生産は徐々に中西部へと移動し、現在ではマットグロッソ州が非常に重要な生産地であり、またマトピバ地域がブラジルで最も生産性が向上している地域です。また、ロンドニア州、ゴイアス州の生産も伸びています。ブラジルの中西部が一番の穀倉地帯であり、穀物輸送システムの効率を上げるために他の輸送手段を確立していかなければいけません。そのことによってブラジルの商品の競争力が強化され、国際市場で戦うことができます。ブラジルの農務省の代表者が先ほど言ったように、ブラジルで生産されている農産物を全て国内市場で消費するのは不可能なので、流通が重要となります。ブラジルが世界の穀倉地帯となるには穀物輸送システムを確立しなくてはいけません。

マトピバ地域に位置するトカンチンス州ではすでに南北鉄道がイタキ港へと続き、この地域を繋ぐ重要な役割を果たしています。そして新たなプロジェクトも考えられています。

例えば、北東部のトランスノルデスチーナ鉄道と南北鉄道の接続及び東西鉄道と南北鉄道の接続はマトピバ地域の輸送システムをより改善し、北部地域の港からの輸出をより拡大させるプロジェクトです。このプロジェクトはいずれも現段階ではまだ投資パートナーシッププログラムで優先的に取り扱われるほど熟度の高いプロジェクトではないのですが、ブラジル政府がこのようなインフラ整備を検討していないというわけでは決してありません。ただ現段階ではまだコンセッションへ進めるほど成熟していないということです。

これからブラジル政府のインフラに関する総合的な分析についてお話します。皆様もお気づきになると思いますが、すでに検討されているプロジェクトが数多くあり、時期が来ればその一つ一つを優先的なプロジェクトとして民間企業の皆様に紹介できると信じています。その時点ではそのプロジェクトが現実味を帶びて十分に成熟しているということになります。

これまで民間企業とのパートナーシップに重点を置いてお話してきましたが、ブラジル連邦政府も公共事業を並行して行っているということを申し上げておきます。例えば、ミリチツーバ市から国道 BR163号線を通じて穀物輸送を行うには当国道の舗装工事を完了しなくてはいけません。それは現在でも運輸省運輸インフラ局 (DNIT) が行っています。国が公共事業として行っている道路計画はいくつもあります。しかし現在の国の財政難のシナリオでは工事の進捗がかなり落ちてしまうのはやむをえません。この状態が改善されると工事の進捗も取り戻せると信じています。

現在はより重要性の高い案件に優先的に予算を充てています。国道 BR163号線がそのケースであり、この道路はマットグロッソ州の中部から北部の収穫を輸送するために重要だと判断されたからです。ですから、民間企業とのパートナーシップと並行に連邦政府としても公共事業を進めています。

南北鉄道を VLI 一社に任せておくわけにはいかないということも承知しています、また南北鉄道との接続も改善する必要があるということも認識しています。そのためにはやはりいくつかの道路の整備も必要となります。

北部地域で必要な政策がいくつか挙げられました。ブラジル連邦政府は収穫計画という政策を考えています。それは全国で収穫された農産物を輸送するための回廊を把握することです。その収穫の流通をモニタリングするタスクフォースが結成され、輸送システムに生じるであろうインフラ及びオペレーションのボトルネックを事前に察知します。以前サントス港で行われたモニタリングではサントス港到着時のトラックの行列をただ整理しただけでその港湾全体のオペレーションの効率化を図ることができました。

ですからこの収穫計画というのは中長期的に考えるべきインフラに関する計画と、短期的に解決できるオペレーションでのインフラ改善などを統括して行うことです。

また、ブラジルの水路にはまだ全域の開発が行われていない水路も沢山あります。

ブラジル北部地域の水路はまだまだ有効活用できます。例えば、ロンドニア州、ポルトヴェーリョ市のマデイラ川からの水運がその一例です。水路も運輸省の政策に盛り込まれています。

水路に関する調査も進めていき、民間企業とのパートナーシップで水路開発を進めていくことを検討中です。

また、マトピバ地域に近い所では、パルナイーバ川、サンフランシスコ川等の水路の改善についても検討しています。

そして穀物輸送インフラに関しては最も注目度の高い南北鉄道はすでに VLI 社によって運行が始まり、トカンチンス州パウマス市から南は VALEC 社がアナポリス市までの区間を完成させ、パウマス市からアナポリス市の区間での運行を開始しました。ターミナルの設置など、まだ必要なインフラ整備の段階です。しかし南北鉄道のパウマス市から南へ、エストレラ・ドエステ市までの区間に於いては、民間企業とのパートナーシップを現在検討中です。その区間は優先案件とされてすでに PPI 局からの判定を受け、来年までに入札を行ってその区間の運営を行う民間パートナーを選ぶ予定です。この区間のオペレーションは北部の港からの輸出だけではなく、将来的には東西鉄道を南北鉄道と接続させ、ブラジルの中部地域からの輸送も可能にするので、国全体のインフラのために非常に重要とされています。

中西部の穀物輸送にとっては回廊の選択肢が増える可能性があるということです。

輸送回廊というのは毎回選択されるものではなく、長期的に選択されて長く使われるものであるということは分かっています。しかし選択肢が増えることで輸送手段及び輸送回廊の可能性が広がってきます。即ち、選択肢があるということ自体が輸送網の効率化に繋がります。よって、南北鉄道と接続するこの中部地域の入札に際しては相互運用性といった点に最新の注意を払って進めなければいけません。この区間に接続しているいくつもの輸送網を通じて確実に貨物が運ばれなくてはいけません。

南北鉄道のパウマス市からエストレラ・ドエステ市までの区間の工事は VALEC 社によって 95% 以上が完成しています。

現在すでに存在する二つの選択肢のうち、一つはルーモ社の鉄道網を通じてサントス港へと進むことです。そしてもう一つは VLI 社の鉄道網を通じてイタキ港へ進むことです。アサイランジア市からヴィラ・ド・コンデ市の区間を繋ぐための調査が行われ、その可能性が検討されています。忘れてはいけないのがカラジャス鉄道の複線化が現在進められているということです。完成予定が 2019 年であり、その後国内輸送のキャパシティーが大幅に増えることが見込まれます。南部からの輸送の場合、どのような条件が出されるのか、我々が直接カラジャス鉄道の運営会社と交渉するという可能性もあります。オペレーターが自ら直接カラジャス鉄道と交渉することの難しさは分かっていますので、政府が交渉を進めることによってカラジャス鉄道だけではなく、ルーモ社の鉄道を使ってサントス港へ進むにあたってどのような条件が出されるのか、把握することができます。その他にもトランスノルデスチーナ鉄道からイタキ港へ繋がる可能性も探ることができます。

また、将来的にはペルーまで繋がるとされる大陸横断鉄道も検討されています。これは長期的なプロジェクトです。我々としては、ポルト・ヴェーリョ市までの区間が重要とされています。そして例え大陸横断鉄道の一部でなくともポルト・ヴェーリョ市への鉄道路線を確保するのは大切です。そしてブラジル側からはポルト・ヴェーリョ市までの区間を重視しています。これによって複合一貫輸送が可能となり、最初は国道と鉄道を使ってポルト・ヴェーリョ市まで行き、マデイラ回廊へと積み替えをして北部地域の港へと向かい、そこから長距離の貨物船へとさらに積み替えます。そしてこの鉄道の場合は東西鉄道との接続も検討しています。

大陸横断鉄道はリオデジャネイロの港湾まで繋がるように設計されているのですが、リオデジャネイロではなく、バイア州のイリエウス港まで繋ぐというもう一つの選択肢も考えています。

また、もう一つ重要な事業がフェログロン鉄道であり、すでに PPI 局で検討されています。来月には公聴会が開かれ、来年には入札が行われる予定です。この鉄道は国道 BR 1 6 3 号線と並行に進められていますが、それぞれに異なった特徴があります。

国道というのは鉄道とはまた別の社会的重要性があります。そこで、ブラジル政府の目的について聞かれます。ブラジル連邦政府の目的は収穫した農産物を輸送することであり、そのためには鉄道、道路、いずれも使えるのですが、その他にももう一つの目的は国全体を繋ぐということであり、それは農産物輸送とは必ずしも関連していません。その視点からはフェログロン鉄道の開発とは別に国道 BR 1 6 3 号線は重要な役割を持ち続けることになります。我々は国道 BR 1 6 3 号線の開発のために民間企業とのパートナーシップを検討していたのですが、フェログロン鉄道が実現すると民間企業の国道 BR 1 6 3 号線への関心が薄まることが予想されます。そこで我々が判断したのは、民間企業とのパートナーシップが結ぶる段階まで運輸省国家運輸インフラ局 (DNIT) が公共事業として国道 BR 1 6 3 号線の工事を続行していくということです。それと並行してフェログロン鉄道の開発を試みます。このプロジェクトは環境面での課題がありますがすでに調査を行って解決へと進んでいますのでフェログロン鉄道のプロジェクトも実現可能になりつつあると言えます。

東西鉄道ですが、イリエウス港からカエチテ市までの区間は主に鉱石の輸送に充てられる予定であり、この区間はすでに PPI 局の優先プロジェクトとして挙げられています。そして東西鉄道をさらに西部へと延ばす可能性があり、南北鉄道と接続できれば先ほどお話したように、いくつかある輸送網の競争力を高めることも可能となります。

鉄道プロジェクトというのは、主に初期段階のプロジェクトであるため、経済及び金融面においての構成が重要であり、簡単ではないため未だ他の鉄道を優先プロジェクトとして位置付けることはできません。

我々が最優先したいのが経済面、金融面において大変重要なプロジェクトとなるフェログロン鉄道、南北鉄道、そして東西鉄道の一区間です。この区間は VALEC 社による工事もすでに進んでおり、民間企業による運営事業も段々現実味を帯びてきています。

そして同時に他の鉄道区間の調査も進めていますので、PPI 局のアントニオ部長が先ほど言ったように、熟度の高いプロジェクトから優先していきます。例えば東西鉄道と南北鉄道が接続する区間、リオデジャネイロからヴィトリア市までの区間、南北鉄道をパノラマ市へ向かってさらに南部へ延長するなど、興味深い区間はまだまだあります。

▶ ブラジル運輸省港湾政策局（15分）：テツ・コイケ運輸省港湾政策局担当官



本日の私のプレゼンの目的はブラジルの港湾システムの計画をどのように行うのか皆様に紹介することです。そして次にどのようにそれをイタキ港で実践しているか説明することです。

ブラジルの港湾システムは37の公共港で構成されており、ランドロード型港湾であり、ポートオーソリティは行政機関ですが、オペレーターとして民間企業が入っています。その37港のうち、19港が連邦政府の公営企業、そして18港が州政府及び市の公営企業の管轄下にあります。このシステムの中には民間専用ターミナル（TUP）も含まれています。160以上の施設があり、その数は毎月増えていますし、新たな申請も後を絶ちません。民間専用ターミナルで取り扱われている商品の大半が鉄鉱石です。

次にブラジルの港湾システムの計画に用いられているツールを紹介します。基本的には4つのツールです。一つ目はこのセクター全体に影響する全国港湾ロジスティック計画です。二つ目は港湾の地域を支配する港湾マスタープランです。三つ目は公共港湾に限って行われる港湾の配置及び開発計画です。そして最後に港湾コンセッション計画です。この全てが連携して進められています。一つの計画の情報は他の計画にも反映され、そうすることによって港湾セクターとしての総合的な計画を行うことができ、同時に各地域を考慮することができます。この全てのプロジェクトで集まった情報やデータベースは投資面で国全体の公共及び民間専用港湾の計画を立てるために役立てています。

需要予測に関しては、30品目以上の商品が取り扱われ、このセミナーの趣旨に基づき、特に大豆、大豆ミール、トウモロコシ、植物性原料バルクについてお話しします。

まずは大豆ですが、我々は港湾物流クラスターの概念に基づいて業務を行っています。全国の港湾をエリア別に分け、公共及び民間専用の港湾施設によって振り分けて、大豆の場合は8つのクラスターによって全ての大豆の物流が行われています。主な送り先が中国であり、2014年のデータではブラジルが輸出した大豆の総量の71%が中国へ送られたことが分かります。大豆ミールの場合も大豆同様にクラスターがあり、この場合は25%がオランダ、15%がフランスと、主な輸出先が異なります。

在ブラジル日本国大使館の光廣二等書記官から是非このプレゼンに加えてほしいとの要望の一つが、ブラジル北部地域の開発によってサントス港からの取引量が減少し、重要性が低下するのではないかという質問の答えについてでした。

我々が行ってきた調査によると、サントス港から輸出される大豆の総量の減少はなく、またこの先北部地域の港湾への投資が増えて取扱貨物量が増えたとしてもサントス港のニーズが減ることはありません。

我々の農業生産は著しく向上しているので、たとえ北部地域の港湾が強化されても、すでに大豆専用で事業を行っている全ての港湾からも今まで通り大豆が輸出されます。

イタキ港に関して言いますと、現在北部地域で大豆を取り扱っている最大の港湾であり、投資額はさらに増加していく傾向にあります。ブラジルは国を挙げてこの港湾への投資を進めていくべきです。特に興味深いのが日本企業の投資も受けているマラニャン穀物ターミナル（TEGRAM）です。そして VLI 社もこの港湾での事業拡大に興味を示しています。イタキ港へのプロジェクトや提案が続出している状態です。

そして大切なのは、マラニャン穀物ターミナルのオペレーションの拡大は初期計画で予測していたより早く行われているということです。現在ではマラニャン穀物ターミナルの4つのサイロに貯蔵されている大豆を取り扱うための新たなバースが必要となっています。

そこで提案されたのが必要に応じてバース100を利用することです。このバース100は用途が多目的なバースであるため、このバースが大豆にも使用されるようになると他のバースへの投資が必要になります。

現在ブラジルの港湾で使用されている港湾能力の調査結果によると、まだ埠頭の作業量を増やすことが可能だと分かれます。

最大稼働率に達すると港湾が利用不可能になるということではないのですが、船舶、貨車、トラックの行列、サイロの容量オーバーが発生しているのにまだ貨物が届けられているという問題が生じます。港湾の通常業務は停止しないのですが、このようなリスクがあります。

大豆に関しては、現在のインフラのまま他に投資をしないで進むと2020年にはイタキ港の大豆物流システムがこの最大稼働率に達すると予測されています。そしてマラニャン穀物ターミナルが初期企画より早くオペレーションを拡大しているので、この時期が早まる可能性もあります。ですから、先ほども言いましたように、この港湾のインフラ拡大への新たな投資は必要不可欠です。そして港湾の施設内だけではなく、港湾の周辺への投資も極めて重要です。

▶ 国家水運庁（15分）：アルツール・ヤマモト内航海運監督局長



ブラジルでは現在政府の再編成が行われています。国家水運庁の役割も変わりつつあります。これからは政策策定及び実行へのバックアップという役割が割り当てられました。

よって、国家水運庁には政策の実施、コンセッション契約の基準化、契約がスムーズに進むためのバックアップ、そして契約厳守を確認するための監視といった裏方の役割が割り当てられました。

世界の穀物流通の動向についてですが、主な最終目的地は中国です。

現在航行可能で、周辺の生産地域から穀物生産物をすでに輸送している水路の紹介です。

港湾については、サントス港とパラナグア港のシェアが未だ際立ちます。

現在ブラジルに存在する輸送網とそれを拡大するために必要な投資のバランスがとれていません。

港湾ターミナルについては、公共港湾ではなく、民間ターミナルの事業が拡大しています。北部地域では民間ターミナルからの穀物の輸出量が増えています。コンセッションだけではなく、民間ターミナルを拡大させるための投資の可能性についての検討も行われています。

水路に関しては、内陸水運によって穀物を輸送するには開発が必要ですが、未だ PPI 局の優先プロジェクトとして認められておらず、トカンチンス回廊からの輸送にはまだ投資が必要です。

パラ州マラバ市には水力発電所が建設される予定であり、そのためには堰を建設するための投資が必要です。アラグアイア川のサンタ・イザベル滝周辺は航行が困難であり、この地域に投資することによってアラグアイア回廊からの穀物輸送がより魅力的なオプションになります。また、ラジェアド市やエストレイト市にすでに存在する水力発電所にも堰を作ることができます。堰を作ることによってトカンチンス州の中心地域まで航行が可能になり、穀物輸送料も格段と安くなり、南北鉄道からの輸送料と競争できるほどになります。

このような事業が実現すればアラグアイア・トカンチンス回廊から輸送された穀物はイタキ港ではなく、ペレン市のヴィラドコンデ港から集中的に輸出されることになります。そしてイタキ港へのアクセスは主に鉄道となります。

現在 PPI 局及び運輸省は、港湾ターミナルの貨物輸送手段として主に鉄道のプロジェクトの強調が見られます。しかし我々は水路にも大きな可能性があるということを訴えています。

運輸省運輸インフラ局は経済面及び環境面において水路の実現可能性調査を行っています。それによっていくつかの水路が PPI 局で優先プロジェクトとして可決される可能性があります。

また今後の補助を考える時、船舶への投資も検討されなければなりません。水路の使用が増えるとターミナルだけではなく、造船や船舶購入に充てる投資も必要になります。

PPI 局は各輸送手段の計画及び統括をしています。そして水運への信頼性を高めることによって安心して投資できる環境を整えています。

▶ ブラジル産業貿易省（10分）：レオナルド・ラベーロ・デ・サンターナ経済特区特別局企画規則検査担当総合調整官



ブラジルの農業には大きな可能性があり、土地も広く、資源も豊富にあり、他の発表者からも話があったように、輸送システムの重要性は皆様もご存知ですが、農業生産の輸送コストが極めて高いので政府はその改善に努めています。

我々には農業生産を拡大する可能性はあるのですが、さらに前進するためにはどうすれば良いのでしょうか。その作物に付加価値をつけるためには何をすればよいのでしょうか。農業に関しては様々な方法があります。

経済特区（ZPE）という概念は世界では新しいものではないのですが、ブラジルでは最近やっと民間投資によって実現されようとしています。

ブラジルでは ZPE は基本的に輸出を目的とする企業が入居することを目的に設けられる工業地帯です。

入居する企業は輸出を目的とし、連邦政府が様々な優遇措置を提供します。税制上の優遇措置、運営面（貿易の取引面、ライセンス取得）、そして特に外資系の投資企業が興味を示しているのが長期的な法的安定性です。ブラジルの ZPE 制度では、プロジェクトが認可を受けた時点で定められた規定は 20 年間厳守されます。そしてその後も 20 年間延長が可能です。よってその期間内にたとえ法律改正が行われても、ZPE に入居している企業には契約によって定められた規定が確保されます。その他にも、州政府からの優遇措置が加わることもあります。

しかし 1 つのパッケージになってしまうため、いくつか制限もあります。一番の制限は入居を希望する企業の収入の最低 8 割が輸出によるものに限られます。この制度の主な目的は輸出です。

現在ブラジルには 25 の ZPE が設立認可を受け、そのうち 19 がブラジル 18 州で実際に設立段階に進んでいます。

一番進んでいるのがアクリエ州の ZPE、ピアウイ州のパルナイーバ ZPE、そしてセアラ州のペセン ZPE です。中でもペセン ZPE が全国で初めて運用開始予定です。これはブラジルと韓国の投資によって設立されました。ペセンのブラジル CSP 製鉄所は大型製鉄会社であり、すでに運営及び輸出可能な段階になっています。

マトピバ地域に関して言いますと、ピアウイ州政府が率先して行っているパルナイーバに ZPE が設立されています。パルナイーバは海岸地域に位置し、マトピバ地域に位置する ZPE であり、もうすぐ運用開始段階に入ります。これも輸出を目的とする企業にとっては大きなチャンスです。

ZPE といえば商品の現地加工が連想されますが、これは ZPE での活動によって輸出も国内生産も発展させていくという試みであり、同時にサプライチェーンの中に関連企業を引き寄せるという試みもあります。

マトピバ地域の中には他にもまだ設置段階にある ZPE がいくつかあります。バイア州イリエウス ZPE、トカンチンス州アラグアイーナ ZPE、そしてマラニャン州でも調査が行われています。

これはブラジルでも新しいプロジェクトではないのですが、最近やっと形になり、必要な投資を集めることができるようになりました。

【質疑応答（10 分）】

宮内副社長、丸紅）まずはお願いですが農務省の方と、運輸省の方にこの資料を電子データで後ほどいただくことは可能でしょうか。二つの資料を比べて質問ですが、まずは農務省の資料に、後ろから二番目の地図と、運輸省資料の地図を比較して質問をさせていただきたいと思います。まずは農務省のデータの中で、北部の港へ向かって穀物を輸送するルートとして、合計で 4 つ赤い線が縦に入っています。これは輸送するにあたり必要な道路と理解しているのですが、それを運輸省の地図に重ね合わせてみると、舗装されていない部分がかなり長い距離あるように見受けられます。それで質問ですが、まず農務省の地図の、縦四本の道路のうち、何キロが舗装されていない道路なのでしょうか。そしてそれをすべて舗装するのにどれだけお金がかかるのでしょうか。それともう一つ、先ほど基本的に投資はコンセッションをベースに考えていらっしゃるというお話があったのですが、この未舗装の道路を全てコンセッションで応札するということを行った場合、実際に全てが舗装されるまでにどれだけの期間かかるのでしょうか。これがまず道路についての質問です。

それと同じように、運輸省の資料の方ですが、南北鉄道の地図のところで、まだ完成していない区間があるというお話があったのですが、これをコンセッションでやるのがこの一番最後に書かれている2017年の下半期に行われるというように記載されているのですが、コンセッションを2017年に予定通り行ったとして、いつ完成する見通しなのでしょうか。

カルロス・アルベルト・バチスタ、農務省 質問の大部分は運輸省の代表者の方に答えてもらうことになると思います。しかしご指摘があった地図では我々はマデイラ川と国道BR364号線を繋ぐポルト・ヴェーリョ回廊を強調しています。さらにタパジョス川と国道163号線の連結エリア、そしてその右側には国道158号線がコンセイソン・ド・アラグアイア地点で南北鉄道と連結します。国道BR158号線はアラグアイア川沿いの道路であり、まだ全域舗装されていません。マットグロッソ州内ではまだ舗装が必要です。いくつか環境面の課題がありますが、このことについては運輸省の代表者の方に答えていただきたいと思います。

エウレル・ジョゼ・ドス・サントス、運輸省 ご指摘があった地図では、すでに舗装されている道路が紹介されています。まだ舗装が必要なのは、ミリチツーバ港まで続く国道BR163号線の120キロの舗装が必要です。それ以外のマットグロッソ州と南マットグロッソ州の境界地点からマットグロッソ州全域を横断し、パラ州のミリチツーバ市近くまですでに全長舗装されています。ミリチツーバ市周辺の120キロだけが残っています。未舗装の区間ではすでに工事が行われていて、いくつかの区間は2017年、そして2018年には完全に舗装が完成する予定です。

農務省代表者から指摘があったように、国道158号線もマットグロッソ州の境界線地域は舗装されていません。この地域には先住民保護区域があり、その区域を避けて通る方向性すでに検討されています。他の地域は全て舗装されています。マットグロッソ州とパラ州の境界線も、パラ州内も舗装されていますが、現在補修工事がマラバ港近くまで行われています。

ご指摘された地図には成長加速化計画(PAC)で計画が進められたブラジル全国の道路が記されています。ですから、赤く記されている線は成長加速化計画によって工事が行われた部分を示しています。その中でも国道163号線の場合は120キロの区域が未舗装となっています。その他は全て舗装されています。この地図に示されている部分はPACで取り上げられ、現在工事が行われている区域を示しています。国道235号線にも工事中の区域があり、また2017年に着工予定の区域もあります。

国道364号線はマットグロッソ州とゴイアス州の境界線からマットグロッソ州全域とロライマ州全域を横断し、ポルト・ヴェーリョ市の港湾ターミナルへと繋がる道路です。先ほどの地図で赤く記されていない部分はPACによって工事が行われていない部分です。

宮内副社長、丸紅 運輸省のデータの2ページ目の赤いところは全て舗装されているという了解でよろしいのでしょうか。

エウレル・ジョゼ・ドス・サントス、運輸省 赤く記されている道路は全て農産物輸送ルートを示しています。ルートを示していますので、必ずしも国道全域が舗装されているとは限りません。国道163号線の120キロの未舗装の区域がその一例です。国道BR174号線、BR153号線、BR364号線は全て舗装されています。この地図で記されている道路の中で未舗装なのはBR163号線だけです。

エイマイル・エベリング、運輸省 農務省の代表者の答えの補足ですが、ご指摘いただいた地図に記された線は道路の舗装、未舗装は関係ありません。あの地図ではただ単に輸送手段が紹介されています。赤で記されているのは道路、青で記されているのは水路、そして緑で記されているのが鉄道です。グレーで記されているのはコンセッション

ンが行われた道路であり、黄色で記されているのは連邦政府が VALEC 社を通じて運営している鉄道です。もし必要であれば舗装、未舗装の道路の地図を提供いたします。その地図を元にまだ未舗装な区域、特に穀物輸送に係る区域についてはっきりと分かっていただけると思います。これは全て国道を示しています。

宮内副社長、丸紅 我々穀物関係で取引をしていますと、内陸から輸送する際にやはり道路が重要になってきまして、舗装されていないと正直大量に穀物をトラックで運ぶことはできません。せっかくできても輸送できなければ当然輸出することはできませんので、道路の整備を強くお願いしたいところです。それと先ほども伺いましたけれど、未舗装の道路について、舗装する計画があるのかどうか、それとももあるのであればいつまでに舗装が完了するのか、それも合わせて、今すぐでなくても結構ですので、教えていただければと思います。

エイマイル・エベリング、運輸省 これが輸出へ向けての主な農産物輸送回廊です。その中で、先ほども申し上げましたが、国道 163 号線の 120 キロ区間だけが未だ未舗装であり、工事は完工段階に入っています。工事の一部は 2017 年、そして 2018 年に終了予定です。このルートが北部地域からの輸出に係る主な道路ルートの中でも唯一未完成の部分ですが、国道の全長と比較すると小さな区間にすぎません。他にも大豆やトウモロコシの輸出回廊に関連しない国道に関しては、政府が PNLI (ブラジル物流統合計画) を通じて検討しています。この計画では全ての商品の調査が行われ、各商品に合った道路、水路、鉄道ルート及び港湾が検討されます。

宮内副社長、丸紅 南北鉄道の完工予想について教えていただきたいのですが、予定通り 2017 年の下半期に入札を行った場合、どれくらいの工期を考えていらっしゃるのでしょうか。

マルセロ・カラード、運輸省 南北鉄道ですが、運輸省は南部への延長工事を担当しています。中核となるパルマス市からアナポリス市までの区間はすでに完成し、運営開始段階に入ります。入札に向けて現在入札公示待ちです。南部への延長に関しては、連邦政府の優先課題であり、2017 年末までにはこの全域の完工を予定しています。それによって、全域での運行が可能になり、アナポリス市からサンパウロまで繋がり、サントス港からの輸出も可能になります。現段階ではこの区間の工事は 91 % 完成しています。

平田事務局長 是非会議所に来られてこのような PPI の話とか、できるだけ具体性のあるプラン、長期的なプランを立てて会議所の会員に見せていただきたいと思います。やはり企業を経営する身になれば、政権が代わり、大臣が代われば方針が変わるものではないかという懸念があります。常に明確な制度ができるないと、政策というのはどのようにも解釈できるという不安定さもあるので、そのあたりも法案をしっかりとしていただきたいと思います。

先ほど経済特区 (ZPE) のお話がありましたが、産業貿易省と我々会議所と一体になって ZPE の改善提案を昨年からしてまいりました。本日の説明にもありました、まだ法制度の説明であり、今国会に上程している改定案については触れられていないのですが、ZPE 担当のレオナルド総合調整官にお聞きしますが、あれは今年年内に承認に至るという認識でよろしいのでしょうか。いろいろな法律に関する改定法案が上程されているわけですが、いつ頃それが承認に至るのかということを教えていただければありがたいです。

また、フルラン次官が去る 10 月 6 日に日本の経産省でこのご説明のあった ZPE 制度について詳しくお話しされ、日本の経産省とブラジル産業貿易省に加えて日本の JETRO が日本に大々的にミッションを送って、日本からも投資家を特別特区の視察のプログラムを立てているという話があります。先週セアラ州のカミーロ・サンターナ州

知事も来られてペセンのプロジェクトについて色々説明して下さいました。本日参加されています日本経済新聞の代表者の方からこのラテンアメリカでの大規模 ZPE の中で最優秀賞を獲得したというおめでたいお話を聞かせていただきました。以上ですが、最初の、いつ頃国会で上程される見通しについてお聞かせ下さい。

レオナルド・ラベーロ、産業貿易省) それは難しい質問です。なぜかと言いますと、国会に上程された改善案が認証されるまでどれだけの期間かかるのか、誰も予測できませんからです。ブラジル連邦下院議会で最終検討段階にあり、承認されれば本会議で審議され、承認されればブラジル上院議会によって最終的に検討されます。しかしそれがどれだけの期間で行われるのかは誰にも予測できません。

この企画には長所と短所があり、未だ意見の不一致する点もあります。義務付けられている輸出量の減少は良いことだとされています。もう一つ重要とされているのがサービスを含むということです。ブラジルで実施されているモデルは商品の生産だけを基本とし、そこにサービスも付け加えるという可能性があり、それは大変興味深いことです。

また、ZPE 特別局がブラジル日本商工会議所へ説明に行くということもおっしゃいましたが、会議所ですでに ZPE についての説明も行っています。セアラ州のカミーロ・サンターナ州知事もペセンの ZPE の紹介に会議所を訪れ、皆様に是非ペセン ZPE を視察して下さいとの招待もされたと思います。我々も是非皆様にペセンの ZPE を訪問していただきたいと思います。ここではもう既に事業が行われています。また、ピアウイ州知事も会議所でパルナイバ ZPE を紹介したと聞いています。確かにセアラ州の ZPE への投資額は桁が違い、その分設置もスムーズに進みます。しかしピアウイ州のプロジェクトも規模はもっと小さくなりますが、大変良いプロジェクトだと思います。

昼食

セッション4

- ▶ マラニヤン州（15分）：エメリソン・デ・マセード・ガルヴォン マラニヤン州農務局局長補佐



マラニヤン州は発表を2つに分けて行います。まず初めに私がマラニヤン州全体について、そしてその後イタキ港の説明に入ります。

我々はマラニヤン州のインフラの弱点について十分に認識し、改善が必要だということを分かっています。道路や鉄道には民間企業の投資が必要であり、州政府と日本の民間企業の協働事業も可能です。

本日ご紹介したいプロジェクトが4つあり、主に3つについてお話しします。大豆リング（環状道路）、州道 MA 006 号線の補修工事、そして国道 BR 324 号線の補修工事です。

まずは大豆リングですが、4つの区間に分けました。最初の区間は州道 MA 1 4 0 号線であり、マラニャン州政府が穀物輸送のために現在舗装工事を行っています。二つ目の区間は州道 MA 0 0 7 号線であり、130キロが現在工事中です。三つ目はバターヴォ集落からさらに奥の農村地域の集落までの155キロの区間ですが、これも工事中です。しかし工事をより効率よく進めるためには、いずれも投資が必要となります。そして大豆リングの4つ目の区間は州道 MA 0 0 6 号線の124キロの区間であり、まだ着工していません。そしてこの区間の舗装によって生産した大豆をより簡単に直接イタキ港へ運ぶことが可能になりますので、私はこの区間が一番重要であると考えています。

実は州道 MA 0 0 6 号線はまだ存在しません。正確に言いますと一部存在しますが、まだ舗装はされていません。そしてその道路網の計画も立てていない状態です。この道路はマラニャン州の南部と中北部を繋ぐことになります。そしてこの道路はいずれマトピバ全域の穀物生産物をより簡単にイタキ港へと運ぶ、重要なルートになる可能性があります。この道路の補修工事はまだ始まっておらず、資金が必要ですからもし皆様が興味を示されるようであれば後ほどこのパートナーシップについて詳しくお話をさせていただきたいと思います。

国道 BR 3 2 4 号線のピアウイ州のリベイロ・ゴンサルベス市からバウサス市までの区間もマトピバ地域に位置します。この国道はマラニャン州内では橋は架かっていますが舗装されておらず、ピアウイ州内の区間は舗装されています。この舗装されていない区間も州内で生産された大豆の輸送のために舗装が必要です。これは国道であるため、マトピバ地域の他の州にも重要な道路です。

バウサス市からエストレイト市までの鉄道支線も穀物輸送に重要な区間です。この区間にはすでにトランスノルデスチーナ鉄道の調査が行われており、連邦政府及び民間企業と手を組んでこの区間を実現させようと考えています。

VLI 社の代表者の方に、この鉄道事業についてもっと詳しく説明してもらいたいと思います。

マラニャン州が現在行っている穀物輸送インフラに係るプロジェクトは以上です。

► アルツール・チアゴ・コスタ マラニャン州港湾管理会社特別顧問



本日は穀物輸送に係る我々の設備の紹介と年々生産量が増えている穀物の流通のために予定されていた港湾の拡大計画を早める必要性について皆様に発表したいと思います。

現在7つのバースでオペレーションが行われており、さらにもう一つ、バルク液体専用のバース 108 が工事の最終段階に入っています。

また、バースの深さについても強調したいと思います。イタキ港のバース 100 は水深 15 メートル、バース 101 は水深 12 メートル、バース 102 も水深 12 メートル、穀物輸送に使われているバース 103 は水深 15 メートル、バース 104 は水

深13メートル、穀物輸送に使われているバース105は水深18メートル、そしてバルク液体専用のバース106は水深19メートルで、ブラジルで最も深い公共バースです。

イタキ港についてお話しする時、マトピバ地域及びマットグロッソ州の北部の話題が必ず出てきます。

また、イタキ港は日本と大切なパートナーシップを組んできました。最近JICAがブラジルの穀物輸送網の課題に関する綿密な調査結果を公表し、その調査の結果では穀物輸送網の中でアラグアイア・トカンチス回廊を優先的回廊、そしてイタキ港をその輸送網の主要港湾として挙げられました。2010年にもJICAがイタキ港での調査を行い、それ以降港湾の職員がJICAを通じて日本へ研修に行かせていただきました。また、日本企業はイタキ港で事業を展開していく上で、予測されている穀物生産の拡大に伴い、日本企業からの投資も増えていくことを願っています。

マトピバ地域で生産された大豆やトウモロコシの大半、そしてマットグロッソ州の生産の一部が現在ではイタキ港を通じて輸出されています。また、このような地域で使用されている農薬は主にイタキ港から入っていて、その量は150万トンに達しています。

2014年に、まだマラニャン穀物ターミナル(TEGRAM)の運行が開始されていなかつた頃にはイタキ港の取引量の30%が農薬を含むアグロビジネスに関連していました。TEGRAMのオペレーションが2015年3月に開始されてからはアグロビジネス関連商品の取引量が530万トンから880万トンへと増加しました。

我々の穀物輸送インフラをご紹介します。現在バース103がマラニャン穀物ターミナルの事業に使われ、4つの倉庫があり、最終的処理能力は年間500万トンです。シップローダの延長のための調査も行われ、穀物輸送キャパシティを倍増するためにバース100を使用します。また、バース105はVLI社が運営し、ヴァーレ社の港湾ターミナルに隣接しています。VLI社のオペレーションは全自動で最先端技術を駆使して行われています。

イタキ港の港湾インフラを紹介します。

現在バース105からの取引量は370万トン、TEGRAMからの取引量が1千万トン、合計で1,370万トンです。調査によると2020年までに予測されている取引量が1,800万トンに達すると言われています。よって、500万トンのギャップがあり、それだけでも大豆やトウモロコシのバルクに充てる新しいバースを建設するための十分な理由になります。このように、我々が新しいバースの必要性を訴えているのにはれつきとした理由があります。新しいバースの建設は時間是有し、2年ほどかかると分かっていますので早ければ早いほど累積需要への早めの対応が可能となります。

我々の拡張エリアはすべてオフショアであり、港湾の南に向かって拡張プロジェクトが計画されているのがバース99及び98が建設されるエリアです。このバース99の建設に向けて現在調査が行われています自己資金もあります。また、バース98は現在連邦政府と共同でコンセッションを行っています。また、連邦政府と共同でバース97を建設するためのコンセッションも進行中であり、鉱物のバルク専用であるバース98の一部を農産物のバルクに利用することも可能です。それでもなおバース96といった新たなバースの建設が必要であり、それによって港湾の需要を満たすことができます。

現在コンテナヤードの入札が行われています。2万平方メートルの面積に1千万リアルの投資額によってコンテナヤードを拡大し、特に冷蔵コンテナに重点を置くことによって、将来的に拡大が予測されている加工肉、冷凍処理された肉製品への体制が整います。もし日本企業の皆様が関心を持たれるようであればこのことについても後ほどお話ししたいと思います。

▶ トカンチニス州（20分）：アレシャンドロ・デ・カストロ・シルバ経済開発局局長



トカンチニス州では農業と畜産業への投資が必要です。そして日本にとって投資するということは原料の貿易だけではなく、農産物の安定的な供給にも繋がり、また加工も行うことによって日本の国内市場だけではなく国際市場でも有利な地位を確保することができます。

我々の州は人口が少ないため市場としては成り立たず、他州及び国際市場を供給するのが我々の使命です。

トカンチニス州はマトピバ地域、そして中西部の中心に位置し、この一帯が新たな農業フロンティアと呼ばれています。よって、生産だけではなく、流通も考慮しなくてはいけません。トカンチニス州には港はありませんが、商品を港まで送るルートとなるインフラを整えています。

また、当州で大変興味深いのが降雨量です。多くの農作物を栽培するために必要な雨量があり、大豆の場合はそれ以下でも栽培が可能です。そして降水量は例年安定しており、植え付けの時期には安定しています。定期的に乾期があるのも確かですが、30年間の統計を見ると降水量が安定していることが分かります。

また、トカンチニス州の地形の特徴として、州の大半の面積の勾配が5%から10%であり、これによって灌漑という重要な要素を用いることができます。

トカンチニス州には100万ヘクタールの熱帯低地があり、そこでは年間2.5回の収穫が可能です。また、豊富な水源を有するため、多額の投資をしなくとも480万ヘクタールでの灌漑システムの導入が可能です。

100万ヘクタールの熱帯低地でProdoeste（トカンチニス州西部開発事業）というプロジェクトが立ち上げられ、投資が必要です。30万ヘクタールで行われている当プログラムによって、この地域の水の安定供給が確保されると思われます。プロジェクトは8つの段階に分かれて行われ、年間2.5回の収穫が確保されることになります。また、もう一つの特徴としては、端境期でもこの地域では植え付けができます。他の地域では病害虫駆除のために植え付けができない時期もありますが、この地域は地下灌漑システムの特徴があるので、葉は濡らさないためこの時期でも植え付けが可能となります。

生産性が今の勢いで向上すると、10年間で22%拡大することが予測されています。現在はまだ国の平均値より下ですが、この成長率ではすぐに国内平均生産率を上回ることができます。そしてこのデータは現在すでに行われている投資額をベースに検討したのですが、投資額が増えれば成長率はもっと伸びる可能性があります。

生産過程への投資が行われると農産物の生産性向上だけではなく、農産物の加工へと繋ぐことができます。そこでトカンチニス州は大きな加工品メーカーを当州へ呼び寄せ、畜産業の飼料となる加工品を生産することによって新たに畜産業も推進でき、商品に付加価値をつけて輸出を目指すこともできます。

そこで先ほどもお話があった経済特区（ZPE）、食品加工地区があります。我々はすでにアラグアイーナ市に ZPE を設置する許可をもらっていますが、連邦政府と話し合ってポルト・ナシオナル市周辺へ移動する可能性もあります。その地域にはすでにこのような事業に適した土地があるからです。パウマス市に隣接した地域であり、VLI 社のターミナルがあり、鉄道が横縦断しています。そこでこの ZPE は周辺のエリアに設置されることになります。

トカンチヌス州のロジスティック計画についてお話をします。鉄道に関して言いますと、南北鉄道は当州を縦断し、ポルト・ナシオナル市からイタキ港までの区間は運行可能です。そしてベレン市まで繋ぐ可能性もあります。マラニャン州の中西部及び南部からすでに穀物を受け入れている 2 つのターミナルがあります。

トカンチヌス州の道路状況についてお話をします。南北鉄道とほとんど並行して国道 BR 153 号線が当州を縦断しています。この国道からも穀物の輸送が行われています。当州の穀物生産エリアからの輸送をするための道路はもう確保されていますので、周辺エリアに呼びかけて輸送を引き受けることもこの先できるようになるかもしれません。しかしそのためにはアラグアイア川の航行を可能にする投資、そして今は船舶で輸送が行われている区間に橋を架けるための投資が必要です。

また、バイア州、マラニャン州、ピアウイ州へ続く道路も舗装や橋が必要です。まだ船舶で輸送されている区間があります。

そしてその道路から運ばれた貨物は全て南北鉄道へと積み替えられ、我々の州はマラニャン州及びパラ州と連携してこの二つの州の港から輸出を行うのがベストだと思っています。

水路システムですが、現在当州の北部にはトカンチヌス川がすでに航行可能になり、2017 年に運行開始予定の民間港湾が建設され、穀物及びドライカーゴ専用のターミナルがあり、マナウスフリーゾーンと連携して燃料専用ターミナルも設けています。

来年からは航行可能になることが期待され、一年で 8 か月間利用できます。一年を通して航行可能にするためにはペドラウ・ド・ロウレンソの河床掘削工事を行う必要があり、すでに入札が行われています。4、5 年で完成予定です。

水路は当州の中心まで開発できます。現在では二つの水力発電所が完成し、河川の大部分での航行が可能となっています。しかしながら堰を作る必要があり、これも投資を得られる機会がないか検討中です。

また、他にも 3 つの水力発電所の建設が予定されており、その第一の目的は発電ですが、同時に河床掘削を行ってトカンチヌス川を州の中心部から航行可能にして農産物輸送を可能にするという目的もあります。

トカンチヌス州ではいくつもの優遇措置があり、その中でも 5 つか 6 つはアグロビジネスに関連しています。

▶ ピアウイ州（15 分）：フランシスコ・リンマ農村開発局局長



私はピアウイ州全体についてのプレゼンを行い、ブレンダがパートナーシップやコンセッションについて話をします。

トカンチス州がブラジルの北部、北東部、中西部の一部を繋いでいるのであれば、我々は北東部全域と繋がりがあります。

我々の生産性は向上しており、それは土地が豊富にあるからでもあります。生産技術も向上しています。20年前は当州のセラード地域の土地は1万ヘクタール余りしか使用されていなかったのに比べ、現在ではセラード地域の土地100万ヘクタールが使用されるようになり、まだ使用可能な土地があります。そしてこの周辺には世界最大の地下水があると言われています。ブラジル農牧研究公社がJICAの協力で行った調査ではマトピバ地域には115万ヘクタールのセラードがあり、当州に広がっています。そしてピアウイ州の南部では300万ヘクタールの機械化農業が可能です。

各州だけではなく、マトピバ地域全体の輸送、貯蔵、そして加工について連携して考えることが重要であると思います。

そこでマトピバが一つの地域としての扱いを受けるための規制が定められ、他の州と連携して政策を行う必要があると思います。

トランスノルデスチーナ鉄道のピアウイ州の区間はほとんど完成していて、来年の6月までには完工する予定です。現在はペセン周辺の工事が進んでいます。スアップ港へ繋がる区間もありますが、レシーフェ市周辺が困難な状況です。しかし工事は進んでいます。

我々の戦略計画の中では、南北鉄道との連結が重要であり、すでにバウサス市までの調査が完成しています。

パルナイーバ水路をテレジーナ市まで繋ぐにはすでに鉄道があります。

2030年までにはエリゼウ・マルチス市からバイア州バレイラス市まで繋がり、それから東西鉄道へと連結する予定です。

道路輸送に関してはトランスセラードの320キロがあります。最初の区間は完成していますが、次の区間のパートナーシップを検討します。

▶ ピアウイ州：ブレンダ・ジアス



私はピアウイ州に投資する際の法律面、法的安定性について発表します。ピアウイ州政府は投資家が安心して投資できる環境づくりに努めています。州政府はパートナーシップ及びコンセッションプログラムの調整を行いました。そして投資家が安心してピアウイ州で投資できるよう、保証システムを設けました。

その法律について簡単にお話します。

連邦法及び州法があり、ピアウイ州のPPPプロジェクトに関する法律が存在します。それに基づいて審議会が設けられ、優先プロジェクトが選ばれて実現可能性調査が行われます。プロジェクトの内容によって60日間から6か月間で実現可能性の検討を行います。また、州法で支払い保証モデルを作り、これも投資家を法的に守ります。

ピアウイ州にはパートナーシップ及びコンセッション監督局があり、その部局が入札プロセスを検討します。

▶ バイア州（15分）：ロメウ・テンポラウ企画局局長補佐



私が行った大豆に関する調査結果を事務局にお渡ししましたので、興味がある方はご覧下さい。この調査はマトピバ地域に数ある輸送手段のコストを比べています。

我々の経済は成熟しており、ブラジルの州の中でも6番目であって、あらゆるセクターが存在します。

バイア・デ・トードス・オス・サントス湾はブラジル最大の湾であり、世界でも二番目です。この湾には100の島々が存在し、港湾への入り口です。

当州の企画局にはロジスティック計画があります。我々の州内総生産額（GDP）は高いのですが、人口1,500万人の州ですから、支出も多く、貧乏な州です。2017年のバイア州の公共予算は470億レアルですが、それを衛生、教育、公安等に割り当てる一人当たりの予算は隣のセルジッペ州より少ないことが分かります。しかし金額的には我々の州内総生産額はブラジルで6番目です。

バイア・デ・トードス・オス・サントス湾の北部は集中的に経済成長を遂げ、反対側は交通手段も少なく、隔離しています。我々はこの両側を繋ぐ橋を造らなくてはいけません。片方には400万人が湾沿いに集中的に集まり、反対側は緑の砂漠状態です。この橋は国道242号線の一部となり、これは穀倉地帯を横切る道路でもあります。ブラジリアとバイア州を繋ぎます。

セラード地域の大豆、トウモロコシ、綿の生産量はアメリカの競合地域より高くなっています。しかしブラジルの大豆を積んだコンテナが中国に到着した時点で競争国のコンテナよりも5千ドル高くなっています。それは高い輸送コストのせいです。

セラード地域で生産された穀物がサルバドルの港に到着した時には既にその価格の25%が輸送コストという状態です。

私が事務局に送っておいたレポートではバイア州の南部の港に輸送される穀物の生産地域別の調査結果を紹介しています。すでにPPI局で優先プロジェクトの認証を受けている東西鉄道もこの港湾に繋がります。

バイア州ではバイア・デ・トードス・オス・サントス湾周辺に経済活動が集中しており、この地域に大規模な工業事業が集まっています。過去50年間に日本はカマサリの石油化学コンビナートに参加し、川崎重工業は造船所、三井物産は州営のガス配給会社の共同経営を行っています。これらはどれも我々の経済の基盤となる産業投資です。

この湾には4つの重要な港湾が集中しています。アラツ湾の港湾がその一つであり、バルク個体、バルク液体、ガスを取り扱っていまして、この港湾には鉄道及び道路からの輸送が可能です。

穀物の場合は道路輸送を行っていると収穫期ごとに重いトラックが道路のアスファルトを破壊するので、道路輸送が一番適しているとは言えず、鉄道を使うことを検討しています。

国際市場の距離が縮まったというのは誰もが否定できない現状です。世界同時不況が治まれば、大豆、鶏肉、牛乳等を消費したい6億人の消費者が市場に加わることになり、供給が必要となります。我々は世界で大規模な食糧の需要を予測しています。そして我々は土地も、水源も、そして一年を通しての生産を可能とする太陽光にも恵まれています。

東西鉄道はすでに優先的プロジェクトと認められ、バイア州では鉄道1000キロがすでに入札され、70%が完成しています。

我々はマトピバ地域内に位置するバイア州の西部からの穀物輸送システムがありますが、安くなく、効率も悪いです。

現在バイア州政府では輸送インフラ整備に充てる予算が不足していますので民間企業とパートナーシップを組む必要があります。

バイア州政府は PPP プロジェクトをリストアップし、その数はブラジルの州の中では3番目に多く、7つのプロジェクトが既に入札され、他にも順番待ちのプロジェクトがあります。

バイア州では再生可能エネルギー分野でも数多くの投資可能なプロジェクトが行われています。バイア州には過去数年間で風力発電に関連する企業36社が設立されました。ヨーロッパの不況で企業が海外進出を試み、ブラジルにも36社が進出して、バイア州ではすでに風力発電所の機材の大半が国内生産されています。

最近プレソルトに係る法的枠組みの大きな見直しが行われました。我々はイラクに負けないぐらいの大産油国です。そして石油を水深6千メートルから採取する技術を持っています。一日当たり400万バレルの生産が可能です。しかし我々にはお金が必要なので、法的枠組みの見直しで既に生産可能な油田を売っています。ノルウェーのスタッフオイル社がすでに買収し、他の外資系企業も進出する予定です。世界中で生産可能な油田を売っている国など他にはありません。

▶ ジョナス・パウロ（バイア州ブラジリア駐在事務所代表）



私は以前も在ブラジル日本国大使館及び日本企業のマトピバ地域についての議論に参加しました。

輸送インフラについて私が強調したいのは、現在大豆や綿などの農業生産の全てが国道 BR 242 号線を通ってトカンチンス州の境界線まで輸送されています。しかし我々の最大のプロジェクトは東西鉄道です。

我々は東部からの選択肢である東西鉄道及び南部の港湾を常に強調しています。この港湾の認可も全て下りています。バイア州東部からの輸送網の開発によって東西鉄道と FICO (中央一西統合鉄道) の連結も可能になります。この回廊はミナスジェライ

ス州の北部及びゴイアス州にとってとても有利な選択肢となります。北部回廊の他にバイア州を通るこの東部回廊ももう一つの選択肢です。

セッション5

- ▶ 世界銀行ブラジリア事務所（15分）：バルバラ・ファリネーリ



世界銀行は2年ほど前からブラジル連邦政府と農畜産業に係る統合リスク管理について対話をやってきました。連邦政府は数多くのリスク管理プログラムを実施していますが、それらを統合することによってより有効的にリスク管理を行うことができます。

我々は2年前に政府、民間セクター、大学、市民団体、生産者、それぞれの代表者を集めて調査を行い、ブラジルの農業に影響を与える可能性がある8つのリスクを特定しました。

その中の一つとして農業物流システムが挙げられ、これは経済全体に大きなインパクトがあることが分かりました。そして他のリスクに比べると、物流システムに問題が発生した場合の政府側の支援が不十分です。そのため、このリスクの分析を行いました。

調査結果を元に農業物流リスク及びコストを割り出すツールを作成しました。そしてトカンチンス州とバイア州のデータを元に実証を行いました。その頃世界銀行は農村地域の道路整備を含む農業分野の投資計画への融資を行ったばかりだったので、そのための調査でもありました。そして我々はこの調査結果を元に世界銀行が行っていた融資計画の方向性を決めるにしました。また、この方法は他の州にも使うことができ、現在はサンパウロに適応して調査を行っています。

バイア州とトカンチンス州のトウモロコシ、トカンチンス州の米、そしてバイア州から調査依頼があったミルクサプライチェーンを対象に行いました。

残念ながら本日は時間が限られているので米とミルクサプライチェーンの調査結果は紹介できませんので、トウモロコシに絞ってプレゼンを行いますが、興味がある方はおっしゃっていただければ調査結果を提供いたします。

まず初めに調査方法のプランを立て、農業物流をテーマに研究を行っているサンパウロ大学農学部(ESALQ)と連携して各州での情報収集、連邦政府、農務省、運輸省、国家食糧供給公社(CONAB)、他州の協力の下、聞き取り調査を行いました。

それを元にサプライチェーンのマッピング、フィールド調査、農業物流のリスク及びコストの定量化を行い、リスクを管理するための対策と公共事業への提言を行いました。

調査方法についてお話しします。まずはリスクの定義から始めました。この調査の場合、リスクとはブラジル全体もしくは大きな地域に影響を及ぼす予測不能な出来事です。

そして我々は生産者の視点からそのようなリスクのコストを検討しました。生産者の敷地内に及ぶリスクであり、社会的コスト、またはサプライチェーンの各段階に発生するコストは評価していません。

コストが高騰し、平均値の著しい偏差が生じる場合、なぜそのようなことが起きたのか、そしてその偏差がサプライチェーンにどれくらいのコストを及ぼしたのかを計算します。

回避可能コストとは状態が悪い道路など、インフラの欠陥が及ぼすコストであり、投資が十分に行われていたら回避が可能であったはずのコストです。そのため、このようなコストは調査の対象外となりました。この調査で考慮されたリスクは予測不能な出来事、例えば気候現象、港でのストライキ等です。

予測コストとはその出来事が起こる確率によって検討されます。例えば、20年ごとに起こる気象現象であれば3年ごとに起こる気象現象の方が優先されます。このような調査を行うことによってそのようなリスクの頻度を知ることができ、投資の優先順位を決めるのに役立ちます。

この調査は3段階で行われました。まず初めに歴史的データを元にリスクをマッピングしました。コストの高騰があればどうして起こったのかを調べました。また、そのマッピングのためには現地調査、聞き取り調査も行い、協力者も雇ってデータ収集を行いました。

そのようなデータを元にどのような頻度でそのリスクが発生しているのか、そしてサプライチェーンにどれくらいの経済影響を及ぼしていたのかを分析しました。

二番目の段階ではデータ分析を行い、様々な農業物流指標が特定できました。

そして最後の段階では、リスク特定後、どのように政府が優先順位をつけ、どこに最初に投資するべきかを検討しました。リスクの確立性、重要性、インパクトを考慮して確率が低く破壊力が低ければ投資の優先順位は低く位置付けられます。

次にバイア州及びトカンチス州のトウモロコシのサプライチェーンの調査結果についてお話しします。この二つの州はトウモロコシ生産のポテンシャルが高く、投資の優先順位が高かったため調査対象として選ばれました。また、世界銀行はマトピバ地域の開発を支持しています。

トカンチス州は農業ポテンシャルが非常に高く、輸出量も増加しています。2015年には生産量の70%が輸出され、輸送先は主にイタキ港でした。バイア州とは違ってトカンチス州は道路と鉄道の複合一貫輸送を行っています。

バイア州のトウモロコシ生産は地元の加工工場、または食用、飼料用原料として使われています。この州では主に道路輸送が使われ、平均輸送距離が750キロです。

生産者からの指摘及び歴史的データから収集した主なリスクを紹介します。予測不能な気象現象、港湾でのストライキ、橋の崩落などインフラが突然使用不可能になる場合、その他にも鉄道ターミナルの行列、道路輸送規制の突然の変更、予測不能なインフラの問題、港湾ターミナルの行列、貯蔵で発生する問題、燃料価格変動等です。我々の流通システムは道路輸送に頼りすぎているので燃料価格の突然の変動がある時は大きなインパクトがあります。

その結果として、取引量の減少が最大の問題であり、時には生産者が自ら道路の補修を行わないと、政府を待っていたら長くかかり、その間取引が中止になってしまいます。そして他にも商品のロスなど、様々な問題が発生します。

バイア州の調査では国内市場、国際市場を考慮し、リストアップされたコストを定量化し、トウモロコシ1トン当たりのコストを割り出しました。しかし一定の期間が経てば再計算が必要です。

各リスクのインパクトによってサプライチェーンの各段階で商品のコストが足されます。

リスクが発生するとコストが上昇します。それは先ほど言いました頻繁に起こるリスクの予測コストです。よって、我々がそのような予測不能で時々起こるリスクを減らすための投資を行えば、国際市場での競争力が高まります。

また、道路整備のような回避可能なリスクも投資によってなくすことができます。即ち、ブラジルの農産物の物流に係るコストは投資によって回避することができるものが多くあります。

この回避可能コストをなくすために投資を行うだけでブラジルの競争国と比べれば競争力アップに繋がります。

この調査ではリスクを特定し、その特徴を分析して確率を割り出してそのリスクに係る予測コストを特定します。我々は様々なチェーンの比較分析を行い、この方法はいくつかのルートに集中して大量の農産物生産が輸出される場合により有効的に使えます。少量の生産量をいくつもの輸送網から輸送するより一つの輸送回廊で大量の生産物を輸送する場合に先ほどのリスクの影響力がより大きいことが分かりました。複合一貫輸送の場合には各輸送手段に生じるリスクの分析を行い、個別の対策を立てることもできます。

この調査によって提案された対策の大部分がインフラに係るものです。州政府は農産物の物流システムの調整を行うだけでコスト削減を行い、競争力を高めることができます。

【質疑応答（10分）】

ロメウ・テンポラウ、バイア州）世界銀行のプレゼンについて、補足をしたいと思います。バイア州のミルクサプライチェーンの場合は、バイア州の牛乳生産は主に小規模農家の家族経営によって分散して行われています。しかし現在既に環境ライセンスを取得し、オランダ企業が乳牛20万頭のデイリーファームを設置し、牛乳、乳製品を生産する予定です。これは世界最大のデイリーファームとなります。ジャボランジ市で行われる事業です。

ファーム内には大豆とトウモロコシの生産も行い、4つの大きな生産ユニットにオランダの牛（ホルスタイン）が各5万頭舎飼い（つなぎ飼い）され、一日の牛乳生産量は2.6万リットルを予測しています。また、配管を通じて粉ミルク工場に100万リットルの牛乳を送る予定です。

梶島参事官）穀物関係の場でございますので、まずは日本側から穀物関係の質問があればしていただきたいと思います。

那須所長、JICA）これまでの農業対話の中で、マトピバ地域全体を取りまとめ、それからいろいろなセクターでのマトピバの開発を横断的にみていく機関としてマトピバ開発公社を作っていくというような方針があったかと思うのですが、これはその後今も継続的に検討されているのか、また検討されているのであれば、いつ頃設立する予定なのか、農務省の方にお聞きできればと思います。

（再度質問内容を教えてほしいとの要請に答え、）以前のサンルイスの農業対話の時だったと思いますが、またその後の政府との対話の中で、マトピバ地域の開発については複数のセクターにまたがって、いろいろな機関が関係してくる、そして4州にまたがっているということもあって、そういったところを調整する、或いはそういう意味ではPRODECERのような意図もあったかと思いますが、そのように調整し、総括するような機関を政府の中で、マトピバ開発公社というのを作って、そのようなことを政府機関とやっていくというような話がこれまでにあったのですが、それはその後も継続的に検討されているのかどうか、そしてもし検討されているとすれば、いつ頃設立されるのかという質問です。

エドワルド・マルケス、農務省）そのような件が検討されているということは私は聞いたことありません。もし仮にされているとすれば国家統合省で検討されているかもしれません、私はそのようなことはないと思います。

ブレンダ・ジアス、ピアイ州) 私が知る限り、農務省管轄下のマトピバ開発機関が存在します。また、連邦政府のマスター・プランが作成されていると聞きましたが、農務省の代表者がもっと詳しく説明してくれると思います。しかし存在するのは確かです。

エドワルド・マルケス、農務省) そのような機関は存在しません。マトピバ局の案が出されたことは確かにありますが、実行に移されることはありませんでした。私が以前言いましたように、マトピバ地域というのは実在し、重要な地域であり、ブラジルの北東部と北部の州が関わっています。そしてその地域に位置することによって北部及び北東部特有のプログラムを利用できるという利点があります。しかし農務省内にはそのような部局は存在しません。もしそのような調査があるとすれば国家統合省が行っているかもしれません、私はあるとは思いません。

エメルソン・ガウヴォン、マラニヤン州) マトピバ地域はこの4州にとって存在しますが、それは自然な動きであって、連邦政府とは関係なく民間企業がすでに事業を展開しています。私は昨日から農務省が行っている事前会議に参加していますが、マトピバ地域というのは州政府の政策や連邦政府の規制とは関係なく、実際に起こっている現実です。この地域が発展するということは予測できますが、州政府にも連邦政府にもマトピバ地域の発展に伴う問題を解決するだけの予算はありません。よって、民間企業と日本政府との連携は大変重要です。

エドワルド・マルケス、農務省) 1つ思い出しましたが、マトピバ地域の境界を定める、ルセフ元大統領の法令があつて管理委員会が設立されました。その際にこの地域に向けて特別な事業が行われるのではないかと期待が高まりましたが、実現しませんでした。

五十幡取締役-住友商事) 4つの州の方からお話をあります、マトピバ4州のインフラが徐々に整ってきてているということと、北部の港からの輸出がかなり上がってきているということで、これは非常に良いことであると思っているのですが、一方でこの数年間、特に今年はマトピバ地区は雨量が少なく、大豆・トウモロコシ共に収量が上がってないという話を聞いてます。それによって農家も困っているし、契約をしたトレーダーも荷物が引き取れないという話を聞いております。10年ほど前には農業のフロンティアだということでマトピバが大きく伸びる絵が出ていたと思うのですが、その当時のプランと比べて現状をどのように見ておられるかということと、今後の見通しをどう見られるかというのをまとめて農務省の方にお聞きしたいと思います。

エドワルド・マルケス、農務省) 現在気象変動が起きています。ブラジルでは、そして日本でも同じだと思うのですが、研究者が信じていたこととは裏腹に極端な現象が相次いでいます。

ブラジルでは雨期中の小乾期、ヴェラニーコと言う現象が起きています。このような現象が増え、昨年はブラジルの農業にとって、またマットグロッソ州、そして特にマトピバ地域にとって最悪の一年でした。

15年前まではブラジルでは10月の末に作付けを行い、3月に収穫してそれで皆が満足していました。しかし生産及び遺伝子工学の技術が進化し、生産者は最初の雨と共に早めに大豆の作付けを始めるようになりました。技術によってその大豆は1月に収穫されて、その後まだトウモロコシの作付けも行うようになりました。しかしこの2回目の収穫にはリスクがあります。これはマットグロッソ州で始まったことであり、この地域の生産者がそのための研究への投資を行って可能になったことです。現在ではマットグロッソ州には大豆の早生品種が増えています。そして私は、この早播栽培はマトピバ地域でも広く行われるようになり、たとえ気候が不安定でも研究によってリスクを取り除いていくことはできると思っています。これは誰にも予測できないことですが、過去数年間の傾向ではマトピバ地域の早播栽培も増えると思います。マトピ

バ地域には、特にトカンチンス州では灌漑の大きなポテンシャルがあります。ブラジルには環境面で他の問題があります。環境ライセンスの面、そして灌漑システム導入のための電力供給が問題となります。マトピバ地域の4州は灌漑システム導入に適しています。

昨年はブラジルの農業にとって最悪の年であり、マトピバ地域では特に悪かったのですが、私はこれは一つの傾向だとは思いません。1作だけの植付けを行った生産者にはよかったですですが、2回目の収穫を試みた生産者には最悪の結果となりました。

ブラジル農牧研究公社は現在土壤、遺伝子工学の研究を重点的に行い、研究は我々の優先課題です。

フランシスコ・リンマ、ピアウイ州) ブラジル全体の穀物生産の被害を比べてみると、統計的にはマットグロッソ州の中南部とマトピバ地域の被害に大して変わりはありません。

ピアウイ州のセラードは3つの地域に分かれています。どこかのエリアで被害が起ることがあります。これは生産技術、土壤管理、種の品種改良と関係します。そういう意味ではブラジル農牧研究公社は種苗の改良及び最適な作付けの時期の研究を行い、生産性向上に貢献してきました。灌漑はもう一つの選択肢であり、まだ不可能な所には技術を駆使して可能にすることもできます。マットグロッソ州やリオグランデ・ド・スール州でも初めは同じでした。栽培技術をその地域に適応していくだけのことです。

エドワルド・マルケス、農務省) セラードの土壤はカルシウムもリンもない痩せた土地ですが、平地ですから農業に適しています。そして作物を植える度に自然に土壤改良を行うことができます。マットグロッソ州はもう長年生産しているので土壤が改良されています。農業生産の日が浅い地域ではまだ土壤の改良が行われておらず、ヴェラニーコの影響が大きいと言えます。

平田事務局長) 前回トカンチンスで第二回農業対話があった際には、我々日本勢というの非常に勇気付けられました。アブレウ元大臣が先頭に立って非常に情熱的に、この4州の知事を集めて、ICMSを4州で税率を統合するとか、先ほどJICAの那須さんからもお話をありましたように、開発公社で色々調整していくとか、勇気付けられるお話を聞きましたが、現大臣はマットグロッソ州出身の大臣になったのですが、アブレウ大臣と同じくらいの情熱を燃やしてマトピバ地域を発展させていこうという熱意はいかがなものでしょうか。現大臣がどれだけマトピバ地域を重要視しているのか、分かる範囲内でお答えいただければありがたいです。

エドワルド・マルケス、農務省) アブレウ元大臣はメディアとの関係を大切にする、雄弁な大臣でした。しかし州税であるICMSを統合するというのは農務省の力ではどうにもできません。アブレウ大臣にはその意気込みはあったと思いますが、これは大統領でもどうにもできない問題です。これは州政府の管轄です。

私が強調したいのは、マトピバ地域というのは政府の政策や一つの目論見とは関係なく発展していくということです。

アブレウ元大臣以前にもマトピバ地域は成長し、大臣が交代しても成長し続けています。

現在の農務大臣は確かにマットグロッソ州に集中的に個人の事業を展開しています。しかし農務省にはある特定の地域に投資を導くというメカニズムはありません。

アブレウ元大臣がやっていたのは人を動員するための政治的努力であり、事実上及び法律上の効果はなく、ICMSの件もアブレウ大臣の試みではありましたが、農務省が解決できる問題ではありません。

エメルソン・ガウヴォン、マラニャン州) 州税である ICMS の統合は連邦政府ではなく、州政府の管轄。マトピバ地域の 4 州が連携して協定を結ぶ必要があります。連邦政府の立ち合いの元で行われることです。そしてそこにマトピバ地域の素晴らしさがあります。マトピバ地域はアブレウ大臣以前、そして大臣交代後も実在し、大統領や大臣に関係なく実在し続けます。マラニャン州政府はこの地域の発展を深く願っています。アブレウ大臣が退いても、そしてブラジルの現在の深刻な財政難の時期でも、マトピバ 4 州の州知事が力を合わせて投資家に損をさせない、安心して投資できる環境を整えるために努めます。

アレシャンドロ・シルバ、トカンチス州) アブレウ元大臣はマトピバ地域が一番必要な時に力を貸してくれ、重要な役割を果たしました。新大臣は誰が先頭に立っていても、そして名前がマトピバであっても、そうでなくても、この地域が重要であることには変わりはなく、農務省はこの地域の発展に努めるとおっしゃっていました。

フランシスコ・リンマ、ピアウイ州) 政権が代わっても、マトピバ地域の開発は止まりません。今まで重点が置かれたのは、統合した計画を立て、他の地域で起こったようなバラバラの開発が起きないようにしていたのだと思います。まだ輸送インフラの課題がたくさんあり、これは連邦政府だけでも、州政府だけでも解決できない問題です。重要なのは民間企業の参加を呼びかけることです。また、生産地域での農産物加工を実現するためにも民間企業の投資が必要です。我々は各州の特徴を考慮し、連携して行動していかなければいけません。政権交代でマトピバ地域の方向性が変わることも、投資家との関係が変わることもありません。

ジョナス・パウロ、バイア州) バイア州の場合、もうすでに技術的に発展している都市部は投資を受けていますが、インフラ整備の必要性も多く、連邦政府とは関係なく、インフラ整備が技術的発展に追いついていません。そして我々にはインフラ整備への予算はありません。道路、港湾、技術向上、人材育成への投資が必要であり、これは全国的にみても重要課題です。なぜかというと、ブラジルの南部が集中的に発展し、他をないがしろにしているからです。

州政府は力を併せてその方向に向かっています。バイア州は PPP 計画を実施しており、既に日本、中国政府などとの対話を進めています。

エミリアノ・ボテーリョ、Campo) 我々がセラード開発事業を始めた頃、1980 年にはミナスジェライス州、バイア州、マットグロッソ州、マットグロッソドスル州、トカンチス州、バイア州で事業を行いましたが、現在ある問題より遥かに困難だったような気がします。ブラジルの中西部にも全くインフラがありませんでした。私が言っているのは初期段階のことであって、トカンチス州及びマラニャン州での挑戦はさらに大きいものでした。マットグロッソドスル州のカマプアン市からマラニャン州のバウサス市まではヨーロッパを横断するほどの距離です。技術面での挑戦は絶なものであり、日本政府からの支援がセラード開発事業を可能にしました。CAMPO の技術者は全員筑波大学で研修を受けています。

昨年と今年はエルニーニョとラニーニャという二つの自然現象が発生しました。そして昨年はマットグロッソ州で初めて 2 回目の収穫が失敗しました。バイア州の西部では 2 度目か 3 度目の失敗です。しかしこれはサイクルであり、これが農業の可能性の妨げとなってはいけません。

熱帯農業というのは画期的なものであり、ブラジルが開発している技術は世界でも新しいものです。そしてブラジルは日本側の支援に対して努力を続けて結果を出しています。

私は農務省の方針が変わってマトピバ地域への政策が変わるとは思いません。そしてノヴァッキ副大臣の日本でのスピーチを聞いてそれを確信しました。私はマトピバ地域は当該 4 州だけではなく、国策として考えなくてはいけないと思います。国を挙

げてこのプロジェクトを支援する日が来れば新たな PROCEDER ができるのではないかと思ひます。

【コーヒーブレイク（10分）】

- ・ 伯側講評、日本側講評（10分=5分×2国）

伯側講評 - エドワルド・マルケス、農務省

本日はいくつものプロジェクトの紹介があり、大量の情報やデータが紹介されました。総合的に見ますといいくつかの点で双方の意見が一致しました。一つ目はマトピバ地域は確かに問題を抱え、可能性を秘めていますが、何より実在する地域であるということです。これまで発展し、これからも発展し続けることを誰もが望んでいるということです。

連邦政府には優先的なプロジェクトがあり、そのために PPI 局を新たに設立しました。そしてブラジルの現在の財政難への対策として民間セクターのより活発な参加を推進していく予定です。

1か月前に連邦政府が優先的にコンセッションを行っていく 3~4 のプロジェクトが選ばれました。民間企業が十分に検討できるように入札の 100 日前に入札公示が出されます。そして政府はブラジル及び外資系企業の参加者を増やそうと思っています。

また、この先も民間企業に魅力的な、熟度の高いプロジェクトから徐々に入札が行われていくということも分かりました。

州政府に関して言いますと、連邦政府の事業とは別に、他の投資案件が紹介されました。そして州政府の中には連邦政府より投資企業への法的安定性に係る制度が進んでいるということを聞いて嬉しく思いました。

日本側講評、梶島参事官

2点お話したいと思います。1点目は本日の会合を通じて、特に PPI、そして運輸省の方々からいただいた情報が日本企業の疑問にかなりの部分答えていたと思います。情報提供に心より感謝申し上げます。ただ、今後出現するプロジェクトなどについても、特にマトピバ地域のプロジェクトに関心を持っている企業が大変多いと思いますので、引き続き情報提供をお願いしたいと思います。

2点目として、インフラに係る投資は、回収に一定程度の年限を要するものが多いです。ブラジルからトウモロコシを買ってその代金を支払うという短期的な売買とは異なり、少なくとも数年間、長いものでは数十年間投資の回収に時間がかかります。その間の為替変動をヘッジする方策が非常に限られています。こうした観点から、これは農務省だけで解決できる問題ではないということはよく分かっており、ドル口座の開設の必要性をブラジル政府側にもよく問題意識を持っていただければ幸いです。また、先ほど少し話がでました州税の、例えばマトピバ地域では統一していただくとか、或いはマトピバ地域の中での物の移動には州税をかけないとか、州の方でご尽力いただけるようなテーマもまだまだあるかと思いました。引き続き農業対話、或いは様々な機会を通じて日本とブラジルの相互理解が深まることを希望します。

最後に、今日得られた情報は大変貴重なものでした。マルケス部長以下、参加した関係省庁及びマトピバ地域の各州の方々に心より感謝を申し上げて私の講評といたします。

- ・ 閉会挨拶、在ブラジル日本国大使館、星野公使

皆様、本日は大変お疲れ様でした。セミナーの閉会にあたり、一言ご挨拶申し上げます。

まずは、本日本セミナーにご出席いただいたブラジル連邦政府、マトピバ 4 州政府の皆様にお礼申し上げます。穀物輸送インフラ整備、農業開発といった大規模な国家

プロジェクトに関し、当事者たるブラジル側政府関係者とこのようなセミナーの場を持てることは、日本側としても大変重要なことと考えております。

世界銀行の皆様もご出席及び貴重なプレゼンありがとうございました。

そして、日本企業及び JICA・JBIC・NEXI 等の関係団体の皆様もご出席ありがとうございました。

本日のセミナーによって、本分野における両国の理解が一層深まりました。今後も引き続き両国間での意見交換を続けることで、具体的な成果に結び付けていければと思います。

セミナー冒頭でも言及がありましたが、先日テメル大統領が訪日した際、日伯首脳会談において、「日本国及びブラジル連邦共和国との間のインフラ分野における投資及び経済協力の促進のための協力覚書」が締結されました。交通及び物流にかかるインフラ分野における投資促進のための二国間協力を強化することが明記されており、今後、穀物輸送インフラ整備を含む本分野の二国間協力の一層の進展が期待されます。

また、エネルギーや通信等、それ以外の様々な経済分野においても、日伯両国は活発なビジネス活動を展開しています。先ほどブラジル日本商工会議所の平田事務局長からもお話があったように、このような対話が、より実用的な内容でこの先も会議所で行われていくことを期待しています。

これらの日伯経済協力が一層活発化することを願って、閉会の挨拶とさせていただきます。

改めまして、本日はありがとうございました。