

添付資料-2 ブラジルにおける穀物輸送インフラ改善に係る調査 (ブラジル政府機関等へのヒアリング結果)

1. 農務省国際局

日時：2017年6月21日 10:00-11:20

Carlos Alberto Nines Batista (総合調整官)、Evaldo da Silva Junior (国際協力・国際投資調整官)、Jonathas Alencar (国際協力調整官)、Ana Lucia Gomes (市場アクセス総合調整官)

- ・Batista 総合調整官によれば、政府はブラジル北部地域特に南緯 16 度線の輸送回廊のインフラ整備を引き続き行う強い意向を示している。
- ・また、2 週間前には鉄道案件のコンセッションおよびコンセッション期間延長のガイドラインを定める法令第 13448 号が施行され、これには港湾に係るコンセッションの要素も多少含まれている。現在ブラジル北部地域の港湾の穀物輸送キャパシティは 4,000 万トンであり、2025 年までにはブラジル北部地域からの輸出量は 6,500 万トンに達すると推計されている。
- ・輸送回廊の優先順位に関しては、国道 BR163 号線の需要に応じ、政府にはタパジヨス回廊の開発を進めることが求められている。アラグアイア・トカンチンス回廊の場合は国道 BR158 号線および BR155 号線を通じてイタキ港へと輸送されている。当回廊の水路には一つ問題点があり、トカンチンス川の水位が下がる時期にはペドラウ・ド・ロウレンソ（岩石が堆積した場所）の岩石により、航行可能な川幅が狭まる。しかしながら、ブラジルの穀物収穫期は河川の水位が高い時期と重なっている。当回廊ではまずこの岩石撤去作業が必要である。よって、政府の優先事業はまずはタパジヨス回廊のフェログロン鉄道である。しかしながら、アラグアイア・トカンチンス回廊を優先的回廊として位置付けるだけの穀物輸送への需要があれば政府はその需要に応じて新たな位置付けを検討する。
- ・輸送網の統合計画は検討中である。例えばイリエウス市からフィゲイロポリス市を繋ぐ東西統合鉄道 (FIOL) は、南北鉄道のコンセッションの次に政府が検討している有力案件である。
- ・タパジヨス回廊への関心については、他国の企業 (Bunge 社、Cargill 社、ADM 社、Maggi 社、等) も興味を示しているとブラジル農務省からの確認があった。Batista 総合調整官の見解では、このように多くの企業の参画が見込めるといえるのは良いことであり、

鉄道の整備に必要な技術を持つ企業であり、競争力も高めることになる。また、日本企業も例えばブラジル企業とコンソーシアムを組み、この入札に参加することも可能である。

- 中国に関しては、他国同様、様々な調査を行っている。日本はマトピバ地域に興味を示しているが、中国はフェログロン鉄道に関心を持っている。しかしそのような傾向によってそれぞれが他のプロジェクトに参加することが妨げられるわけではない。
- 他にも道路は需要に応じて、輸送量の増加に伴い車線の増設、勾配を少なくする等、必要な改善が行われる。現在国道 BR163 号線は優先的案件とされ、2 年間で完成する予定である。
- 農業はブラジル経済の回復に大きく貢献していることを受け、政府は農業に係るプロジェクトを優先的に取り扱っている。また、マトピバ地域への関心は弱まっていないことを強調する。
- Embrapa には民間企業と連携して新規事業を行う部署があり、日本企業がこのような連携を検討していることは伝えている。Embrapa 側もこの連携に前向きな姿勢を持ち、日伯農業食料対話には代表者が出席することになっている。前回の対話およびセミナーで日本企業から発表があった、複雑な手続き、あいまいな定義への不満の声も Embrapa に伝えておく。
- Gomes 市場アクセス総合調整官は就任して日が浅く、ブラジルの税率が確かに高いことを認めたが、発展の途上にある国が必要とする全ての事業を政府が行うには必要であると言う。高額な輸入関税およびブラジルコストは必要なインフラの不足、また複雑な労働規制によるものである。ブラジルは穀物および食肉の分野において高い競争力を有する。ブラジルは産業部門が弱く、高い税金を払うことになる。保護貿易政策が存在するのである。付加価値が低いほど税金も低い。ブラジルに存在しない製品は税金がゼロである。二国間の自由貿易協定、そしてメルコスールを介しての貿易協定も考えられる。そのような協定は輸入業者ではなく、トレーディングカンパニーによって行われる。
- 現在ブラジルの食肉輸入税は 10% である。メルコスールの参加国と連携して定められる貿易協定によって差別化した税率が可能となる。
- 日伯対話も第 3 回目になるが、これまでに議論された点についての進展がなかなか見られない。しかしながら日本政府および日本企業の提言は全て当該省庁の幹部へ報告

されている。よって、いつかは進展があることが期待されていると Batista 総合調整官は言う。

- Evaldo 国際協力・国際投資調整官によれば、対話を行うことによって双方が関心を持つ点を知り、歩み寄ることができたのではないかと思う。ブラジル農務省管轄の案件だけであればより多くの進展があったと思うが、農務省も他省庁と連携して多くの事業を行っているため、物事が順調に進まないことも多い。現政権の Blairo Maggi 農務大臣就任後は、農業分野の案件を直接取り扱う方法を検討している。また、現政権では農畜産業の案件を滞りなく進めるべく「Agro Mais 計画」が打ち出された。また、7月7日に行われる日伯農業食料対話では午後の部にブラジル投資ロードショーが企画されており、日本の有力投資家に「Agro Mais 計画」が紹介される。当計画は州政府および関連団体と連携してあらゆるアグロビジネスの分野（大豆、果物、食肉、魚介類、林業等）に係る有力投資案件を集めている。これらは海外企業の参画が可能な民間プロジェクトである。日伯農業食料対話にはブラジルの企業が多く集まり、日本企業との対話によって新たなインフラ整備プロジェクトへの投資機会が生まれることを期待している。

2. 運輸省運輸国家政策局企画部

日時：2017年6月21日 15:00-16:00

Eimar Bottega Ebeling (SPI/MTPA)、Julia Jevaux(ASINT)、Katia Matsumoto Tancon (SPI/MTPA)

- Ebeling 氏によれば、BR163 号線は運輸省運輸インフラ局 (DNIT)によって完成される計画であり、当国道の計画は連邦政府が直接実施し、運輸省運輸インフラ局がブラジル陸軍と連携して未舗装区間の残りの工事を進め、完成間近である。
- フェログロン鉄道はコンセッションに向けての入札公示を検討している。
- Ebeling 氏によれば、優先順位としては、ブラジル北部地域の開発に係る輸送インフラ整備の戦略的地域 9 か所全てにおいて何らかの工事が行われている。決して停滞しているわけではない。これは社会全体が必要とすることであり、そのため全体的な戦略は変わらず、唯一変わるの政治の進め方である。現政権の場合は投資連携プログラム (PPI) が実施されている。

- ・ 現政権の政策が進められるにつれ、需要に応じて舗装が必要とされる国道は整備の優先順位を上げていく。しかしながら、中には各州管轄の道路も多いため、その場合は当該州政府の協力的な姿勢が必要となってくる。

3. 大統領府 PPI 局 プロジェクトコーディネーター部

日時：2017年6月22日 10:00-11:30

Mario Dirani、Tarcisio Freitas

- ・ Tarcisio Gomes de Freitas 氏（ルセフ大統領政権では運輸省運輸インフラ局の調整役）によれば、政治的混乱とは関係なく現政権は技術チームを編成することによってプログラムを順調に進めており、前政権が公表していた期限は守られているという。本年度2回行われた委員会では89件のプロジェクトが選ばれ、そのうちの44件の入札が行われ、また港湾ターミナルの賃貸契約期間の事前延長も行われている。即ち、選抜されたプロジェクトのおよそ52%が既に実施されている。大半の入札の競争率は高く、外資系企業にとって魅力的な案件が多いとされる。4つの空港が国外企業によって落札された。そして現在は本年度下半期に予定されている入札に向けて準備を進めている。オイルとガスの入札3件、送電ライン1件、配電会社5件、水力発電所4件が予定されている。また、道路および鉄道については、現時点では鉄道3件、道路3件が選定され、数か月後に予定されている委員会の第2回会議で他のプロジェクトも選ばれる予定である。委員会の会議で選抜された3番目の道路はサンタカタリーナ州の国道BR101号線であり、その他にもリオグランデドスル州のBR364号線、BR365号線、BR201号線、BR386号線である。
- ・ 鉄道3件はフェログロン鉄道（EF170号線）、南北鉄道（EF151号線）、東西統合鉄道（FIOL）。南北鉄道は準備が整っており、公聴会は2017年6月27日から8月11日の期間を予定している。南北鉄道はトカンチンス州ポルト・ナショナル市からサンパウロ州エストレラ・ドエステ市までの区間のコンセッションに向けての入札が行われる。当鉄道はサントス港に続く道路網と繋がり、またカラジャス鉄道と連結し、さらにイタキ港とも連結している大変重要な鉄道である。ゴイアス州アナポリス市の区間は鉄道施設建設公社（VALEC）によって建設されており、99%完成している。入札は2018年2月に予定されている（11月から2月までに書類が作成される）。ヴァロール・ロジスティカ・インテグラダ社（VLI社）は強力なプレイヤーであり、当区間に興味を示している。また、ナショナル製鉄（CSN）の専用鉄道運営会社MRS ロジスティカ社（MRS

社)の他にもウジミナス社 (Usiminas 社)、ゲルダウ (Gerdal 社)、ヴァーレ (Vale 社)も興味を示し、これらは専用鉄道を物流事業として使用する意向を示している。他にもロシアが RCD 社に興味を示し、綿密な調査を行っており、中国も当コンセッションに興味を示している。また、平行してマツグロソ州アグア・ボア市からゴイアス州カンピノルテ市を繋ぐ鉄道プロジェクトが行われる可能性もあり、これによって南北鉄道の主要鉄道と利用許可が下りている区間の連結が可能となる。この区間の整備により、マツグロソ州の穀物を輸送し、南北鉄道までの連結が可能となる。恐らく次回の委員会で優先案件とされるであろう。現在南北鉄道に興味を示しているプレイヤーは5社である。

- ・ 現政権ではビジネスを妨げる考え方からビジネスを促進する姿勢へと変わった。例えば、以前は公共工事および公社参画の事業に対して設けられていた優遇措置をなくしている。例えば、ブラジル空港インフラ業務公社 (Infraero) は空港の入札には参加しなくなり、国道の入札には運輸省運輸インフラ局 (DNIT) の参加はなく、また低金利政策もなくなった。現政権は 3 つの政策を柱としている。それは財政再建、二国間協定による貿易促進、そして投資パートナーシッププログラムである。ブラジル運輸省はコンセッションの案件を公表し、ブラジル政府の様々な計画に注目を集めたいと考えている。
- ・ もう一つ検討されている鉄道はマツグロソ州シノッピ市からパラ州ミリチツバ市を繋ぐフェログロン鉄道であり、国道 BR163 号線と並行している。BR163 号線は現在建設中である。当国道建設の課題は当該地域の気候であり、工事が可能な晴れの期間は年間を通してわずか 4 ヶ月である。パラ州サンタレーン市からマツグロソ州クイアバー市まで 160 km の未舗装区間がある。ミリチツバ市からサンタレーン市は 86 km、そしてマツグロソ州内で 86 km の未舗装区間がある。連邦政府は 2018 年末までに実施するための予算を組んでいる。フェログロン鉄道は大変興味深いプロジェクトであるが、最大の課題は 120 億レアルの投資額であり、最も興味を示している中国はその額の 30% の予算を組んでいるとのこと。また、General Eletric 社は 12% の投資を見込み、現在リスクヘッジパートナーを探している。トレーディングカンパニーは個別にリスクを背負い、債務保証に縛られることを避けたいのである。需要リスクが最大の問題となっている。二番目のステップとしてフェログロン鉄道の公聴会が 2018 年 8 月～9 月頃に予定され、入札は 2019 年 6 月末に行われる予定である。フェログロン鉄道の入札が計画通りに進まなかった場合は国道 BR163 号線のコンセッションが検討さ

れている。カナダの Brookfield 社が BR163 号線に大変興味を示している。Tarcísio 氏の個人的な意見としては、フェログロン鉄道は思い通りに進まず、国道 BR163 号線のコンセッションに期待を寄せている。他にも検討されているが PPI に取り上げられていないコンセッションプロジェクトはマツグロソ州コウニザ市からロンドニア州ポルト・ヴェリョ市を繋ぐ国道であり、BR364 号線に連結してイタクアチアラ港に穀物を輸送することが可能となる。この案件は恐らく 7 月末に行われる次回の委員会で検討され、選定される予定である。既に建設されている当国道の車線を三つに増やし、改良をするだけである。そこで民間企業とのパートナーシップが行われる見通しである。

- ・東西統合鉄道 (FIOL) に関しては、Temer 大統領の中国訪問後、カエチテー市からイリエウス市までの区間が選定された。中国は鉄鉱石に興味を示している。Valim 社および中国の CREC-10 社は連携して東西統合鉄道のプロジェクトを実施する意向を示している。
- ・マトピバ地域に関して。我々も大変関心を持っている地域である。南北鉄道は様々な形でこの地域のニーズに対応している。しかしながら、他にもトランスノルデスチーナ鉄道がマトピバ地域に有利であり、セアラ州ペセン港とペルナンブコ州スアッペ港、そしてピアウイ州のセラード地域を繋ぐ。Tarcísio 氏によれば、ブラジルは現在過渡期にあり、現政権はその原状に対応するべく、いくつかの目標を掲げている。財政再建、労働法改革、年金改革、投資パートナーシッププログラムである。当政権が公表した国内総生産の増加を受け、その政策に対し、ある程度の成果が出ていると言える。多方面の計画を実施する余裕はない。マトピバ地域で懸念されるのはトランスノルデスチーナ鉄道の完成であり、当鉄道は現時点では未完成のままであり、滞ったままであるのは大きな問題である。

4. 企画予算省 国際局、インフラ開発局

日時：2017 年 6 月 22 日 15:00-16:00

Mario Dirani、Tarcísio Freitas、Cintia Arruda、Ian、Bruno Batista Melin、Bruno Sad、Guilherme Bianco

- ・ブラジル国立経済社会開発銀行 (BNDES) の PPI に係る指針に変更はない。一週間前にブラジル国立経済社会開発銀行総裁の交代後も方針は同じである。インフラプロジェ

クトに係る社債の発行が行われる。工事期間中は銀行保証を受ける。オペレーション段階ではブラジル国立経済社会開発銀行が投資信託として販売する。

政権交代による各省庁の活動への影響はない。インフラ整備に係るプロジェクトは長期的計画であるため、数多くの会議が続いている。

- ・ 税制、契約規制、為替リスクについて。3月に行われた第一段階の空港入札で政府は新しいメカニズムを試している。それは海外からの投資を行う場合、空港のコンセッションモデルには変動費が生じ、為替リスクのヘッジが行われる。即ち、落札した企業はその空港を商業的に利用するために定期的に連邦政府に支払いを行うことが義務付けられる。その利用許可に際し、入札の固定費を支払い、その他にも空港の総売上高に対して変動費が発生する。変動費は融資に係る為替変動の影響を緩和するためである。もしもブラジルの通貨価値の低下があれば変動費も低下し、その差額で海外の投融資の返済を行い、投資家は国内通貨のリスクに左右されることはない。鉄道の場合はまだ何とも言えない。しかし Bruno Melin 氏によれば、多くの海外企業が南北鉄道のオペレーションに興味を示す場合は、鉄道にも空港と同様のメカニズムが考えられる。

税制の優遇措置に関しては、ブラジルは現在深刻な財政難にある。ブラジル財務省は税制を統轄し、免税は極めて難しくなっている。

- ・ マトピバ地域では政府の予算で進められている投資案件が多く存在する。鉄道分野ではトランスノルデスチーナ鉄道があり、当鉄道は民間企業との連携で整備されている。既に60億レアルの投資が行われている。マツグロソ州からの穀物輸送に利用されている国道 BR163 号線は政府の予算で建設が進んでおり、2018 年末までに完成するには 100 km 以下の区間が残っている。Guilherme 氏によれば、フェログロン鉄道のコンセッション案件は PPI で検討されているが、未だ何も開始していないので 65 年間のコンセッション期間になると言われている。他にも Rondônia 州を通り、ポルト・ヴェーリョ市に到達する国道 BR364 号線があり、マツグロソ州の穀物輸出に係る国道であるため、民間企業との連携を検討している。マトピバ地域に関しては、現在は東西統合鉄道 (FIOL) への投資が行われており、公共投資で 40% が完成しているが、1000km あり、PPI 入札を検討中である。ピアウイ州、マラニャン州は国道 BR135 号線を通じてイタキ港から穀物輸出を行い、当国道も公共投資によって建設されている。最後に、南北鉄道は 90% 完成している。日本からの投資家の皆様は 2014 年に既に完成していた区間の損傷が始まっていると懸念されているが、Bruno 氏によれば、公聴会の結果次

第で、民間企業の事業が開始するまでに連邦政府がどれだけの公共投資を行うのが決まる。また、昨年度のセミナーで発表された、2017 年下半期に入札が予定されていた 3 つの鉄道に関しては、多少の遅れが生じていることを Bruno 氏が確認した。規制当局が大量の需要に対応できていない。そのため、規制当局は早めに南北鉄道、東西統合鉄道 (FIOL)、フェログロン鉄道の事前期間延長を行っている。南北鉄道は中国、ロシア、オランダが興味を示しているが、鉄道オペレーションのパートナーを探している。

- フェログロン鉄道の 65 年間のコンセッション期間について検討および議論が行われている。Guilherme 氏によれば、この期間が設定されたのは当鉄道は未だ何も開始されておらず、この状態でリターンが見込まれるのは 8 年目からである。そのため、この設定は経済面を考慮した上でのことであり、大変重要且つ挑戦的なプロジェクトである。国道 BR163 号線への投資はフェログロン鉄道と二重になるように思えるかもしれないが、当地域の穀物生産量拡大を考慮すればこの投資案件の必要性は明白である。しかしフェログロン鉄道のオペレーションが開始されれば国道の交通量が減るため、通行料金のコンセッションは検討されていない。
- Bruno Melin 氏によれば、マトピバ地域は決して後回しにされておらず、それは誤解であるという。マッジ大臣はマツグロソ州出身であるが、穀物の大手プレイヤーである。ブラジル南部の港湾の需要に供給が追いついていない状態であり、マトピバ地域は重要な戦略的地域であることに変わりない。そのため、ブラジル北部地域の港湾が重要になる。
- 先住民保護区域に関しては、環境保護を考慮しながらも、政府は関連手続きの迅速化を検討している。
- 7 月の第 3 回日伯農業食料対話では、既に行われた投資の詳細、また 3 つの最大コンセッション案件に係る、未だ未完成の部分について企画予算省から詳しく説明を行う予定である（実際は PPI 局、運輸省からの説明）。この事前面談は日本政府および日本企業の見解を知るためにも大変重要である。