

## ブラジルの運輸事情目次

### 0. ブラジルの概要

#### 1. 行政機構

- (1) 行政機構全体の概観
- (2) 運輸関係行政機関組織図
- (3) 組織の沿革、最近の組織改正等

#### 2. 運輸の概況

- (1) 輸送実績
- (2) 主な特徴
- (3) 全国規模の交通計画、主要な都市における都市交通計画の概要と課題
- (4) 主な政策課題

#### 3. 航空

- (1) 概要
- (2) 事業規制等航空に関する法制度
- (3) 政府の航空政策・最近の動向
- (4) 航空産業の状況
- (5) その他

#### 4. 鉄道

- (1) 概要
- (2) 事業規制等鉄道に関する法制度
- (3) 政府の鉄道政策・最近の動向
- (4) 鉄道産業の状況
- (5) その他

#### 5. 自動車

- (1) 事業規制等自動車旅客・貨物輸送に関する法制度
- (2) 政府の基本政策・最近の動向
- (3) 自動車旅客・貨物輸送産業の状況
- (4) 自動車の車検・点検整備について
- (5) その他

### 6. 海運

- (1) 事業、安全・環境規制等海運に関する法制度
- (2) 政府の基本政策・最近の動向
- (3) 海運産業の経営状況

### 7. 港湾整備・運送

- (1) 港湾の概要
- (2) 事業規制等港運に関する法制度
- (3) 政府の基本政策・最近の動向
- (4) その他

### 8. 船員

- (1) 船員数
- (2) 船員教育機関、監督行政機関の組織
- (3) 船員教育機関の概況
- (4) 海技資格を取得するまでのキャリア
- (5) 海技資格の相互承認を実施する国

### 9. 造船業及び船用工業

- (1) 概要
- (2) 造船業・船用工業に関する法制度

### 10. 観光

- (1) 概要
- (2) 観光に関する法制度
- (3) 政府の基本政策・最近の動向
- (4) 観光産業の状況

#### 11. 国際協力（ODA対象国）

- (1) ODA受入官庁組織図
- (2) 国際協力に関する政府の政策、最近の動向及び今後の課題と注目すべきプロジェクトの概要等

#### 12. その他

## ブラジルの運輸事情

### 0. ブラジルの概要

ブラジル連邦共和国 (República Federativa do Brasil) は、面積8,547,404km<sup>2</sup>と日本の22.5倍の国土を有し、チリとエクアドルを除く南米10ヶ国に隣接する大国である。その国土は、ギアナ高原、ブラジル高原、アマゾン平地、パラグアイ平地、海岸平地に大別されるが、国土の約60%は標高200メートル以上である反面、900メートルを超える高地は約3%にすぎない。また、水量豊かな河川に恵まれ、これらが重要な交通手段をなしているのがひとつの特徴と言える。

気候的には、北部（アマゾン）及び東北部は熱帯性気候、中部（ブラジリア、リオ等）は亜熱帯性気候、南部（サン・パウロ以南）は温帯性気候に区別される。

2008年の人口は1億8,960万人で、2008年の人口成長率は1.1%となっている。また、2007年現在における人種構成は、白人系49.4%、褐色系42.3%、黒人系7.4%、東洋系等0.8%となっている。言語は南米で唯一のポルトガル語である。

2008年の国内総生産（GDP）は1兆5,733億ドル、1人当たりでは8,297ドルとなる（いずれも伯地理統計院）。2008年の経済成長率は5.1%（伯地理統計院）であった。

### 1. 行政機構

#### (1) 行政機構全体の概観

ブラジルは連邦共和制をとり、26州とブラジリア連邦区をもって構成。国家組織は、行政（大統領）、立法（連邦議会）、司法（最高裁判所）の三権分立制。政府は米国型大統領制である。1988年10月の憲法により、立法府の権限が強まったため、行政の遂行に当っては多くの局面で国会との調整を必要とする。

2002年10月の大統領選挙において、現ルーラ大統領は、カルドーゾ前政権の経済安定化政策による経済の停滞を改善し、経済を再び成長軌道に乗せ、社会政策を充実させることを公約に掲げて当選し、2003年1月、ブラジル初の本格左派政権として大統領に就任した。

発足前の懸念とは対照的に、就任1年目の2003年は、経済成長の構造的足かせとなっていた年金制度と税制の改革に取り組むなど、現実な政策運営を行い、内外の新任を回復した。しかしながら2004年以降、構造改革・社会政策共に遅れが目立ち、2005年6月に発覚した政権与党の汚職スキャンダルに揺れている。また、経済面では、インフレ対策を最重要課題とし緊縮財政と高金利政策を進め、政権発足前の政策運営に対する懸念の声に対し、好調な輸出を中心に経済運営は順調に推移している。金利を低下させて2004年からの経済成長開始の基盤を整えることを目指した。対外的には、先進国との良好な関係を維持しつつも、途上国同士の連携強化により途上国の利益の拡大を図るという基本政策の下、若干途上国よりではあるものの基本的には実利中心の外交政策を進めている。

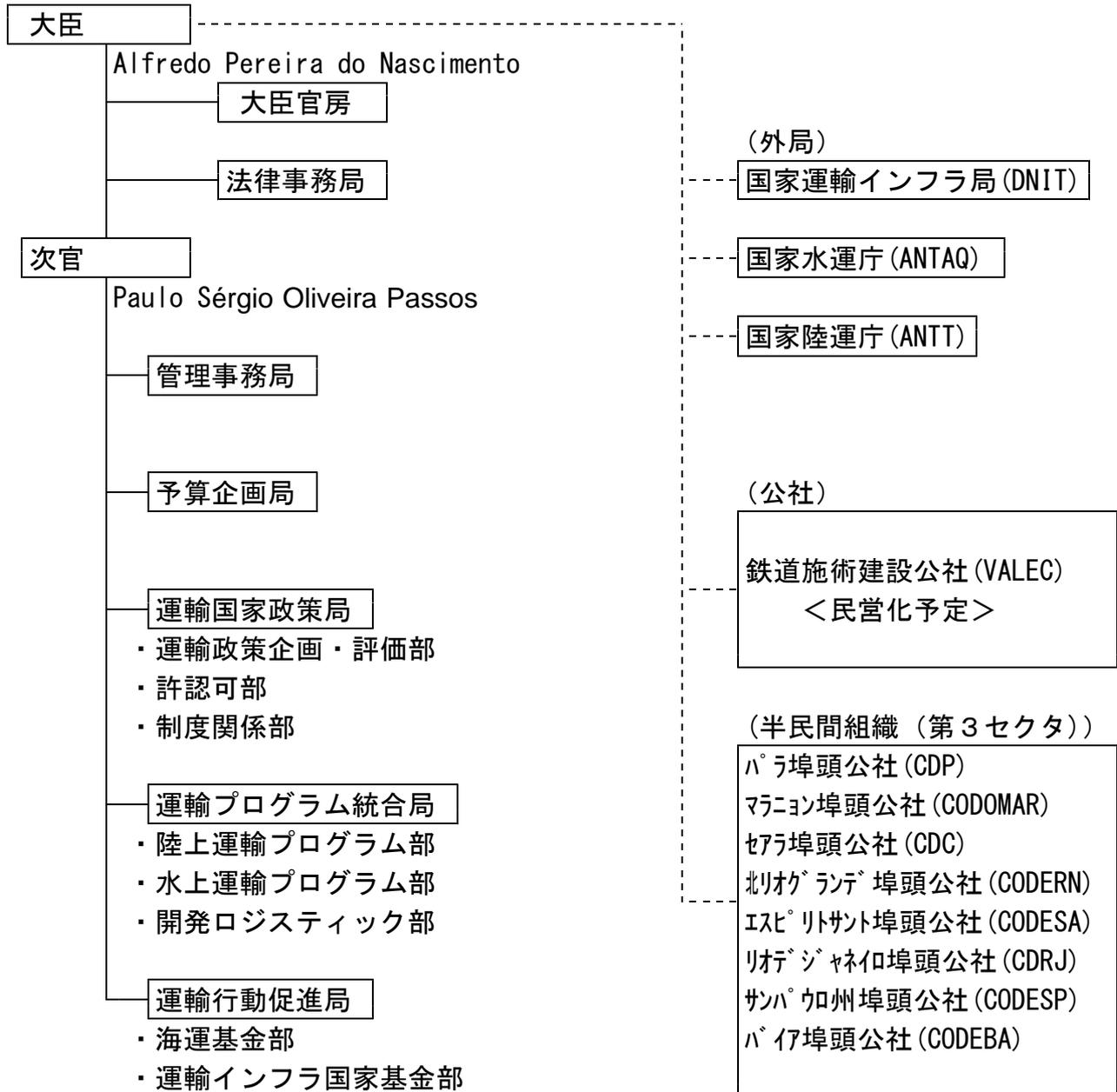
2006年10月の大統領選でルーラ大統領は2選を果たした。基本的にI期目の政策を継続しており、インフラ再燃阻止に力点を置きつつも、経済成長加速化計画（PAC）を発表する等安定と成長のバランスを重視。また、社会格差是正の観点からボルサ・ファミリア（貧困層への補助金）政策にこだわりを見せている。任期満了まで約1年となった2

009年11月現在においても大統領支持率が約80%と極めて高い支持を受けている。なお、現行現法下では、大統領の任期は2期までとなっていることから、2010年の次回大統領選挙の行方が注目される。

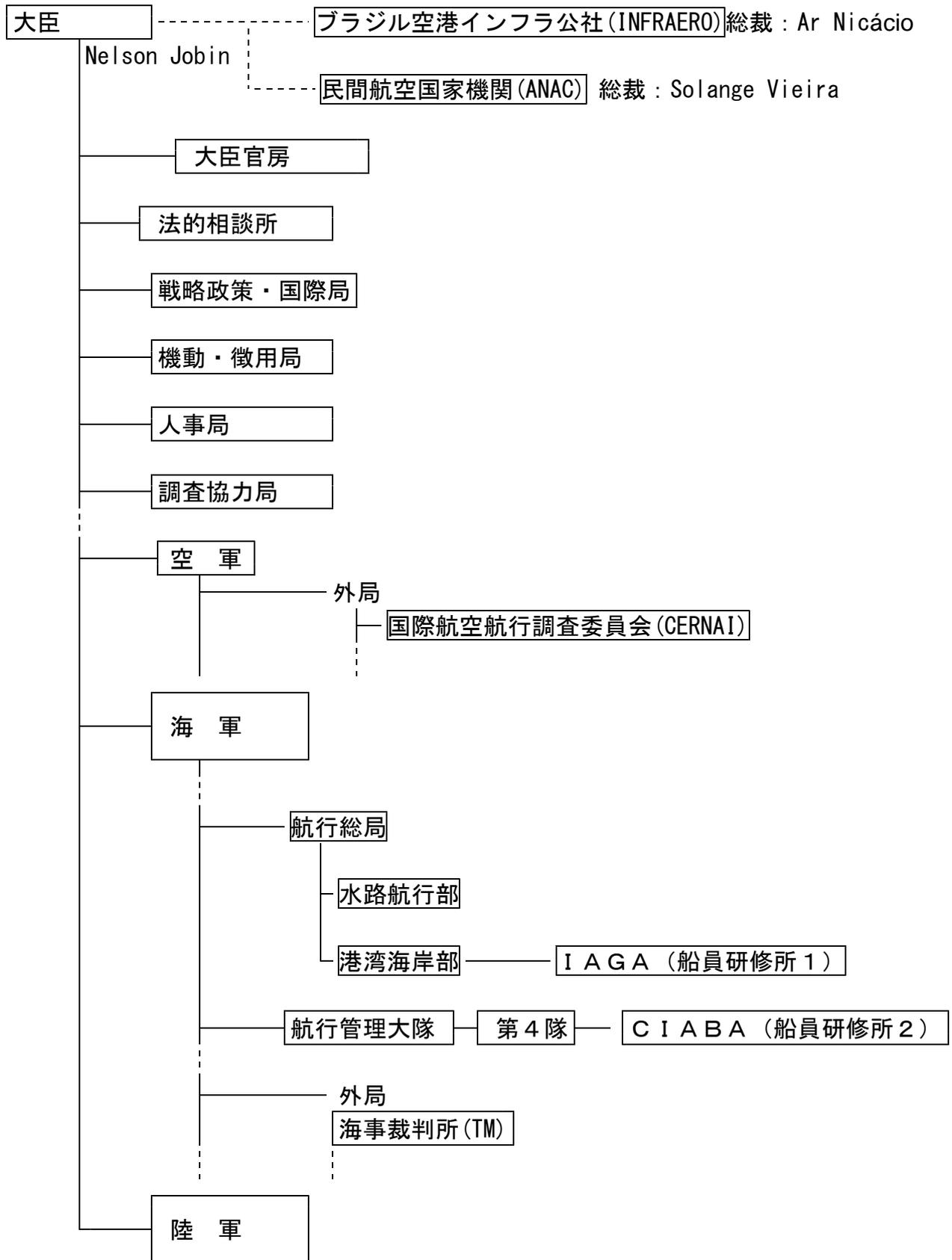
(2) 運輸関係行政機関組織図

ブラジル運輸省機構図

(2009年11月現在)

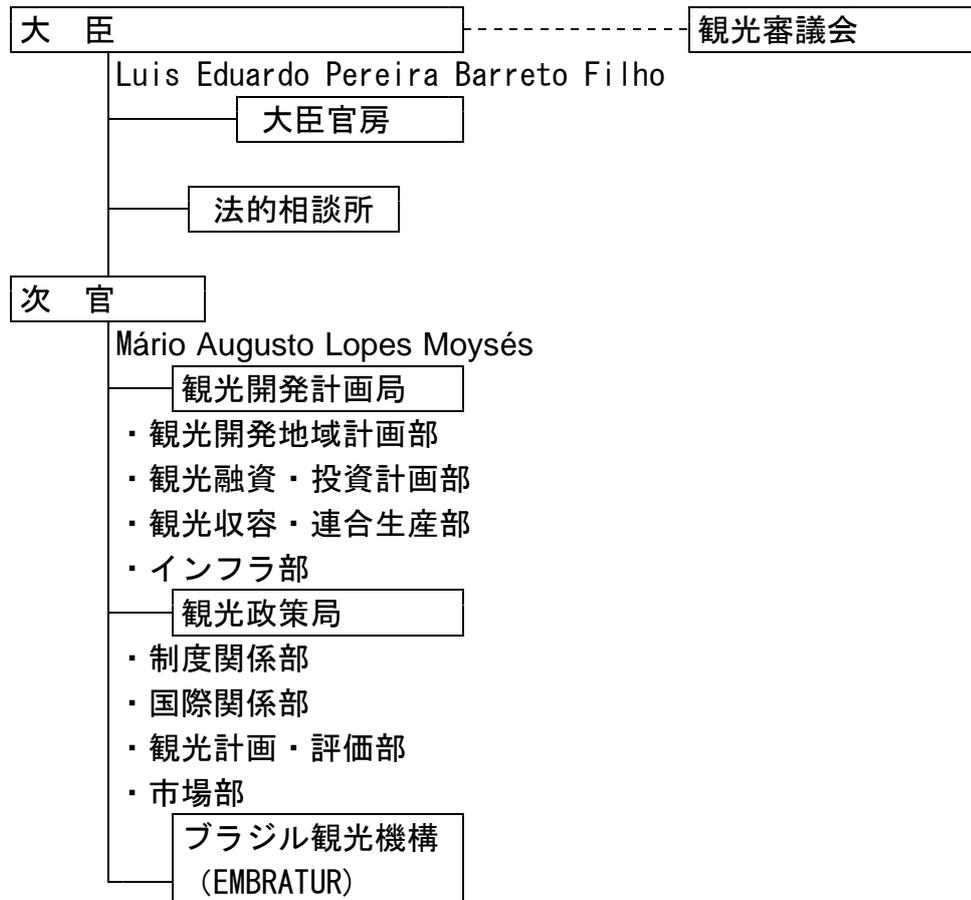


ブラジル国防省機構図（抜粋）（2009年11月現在）



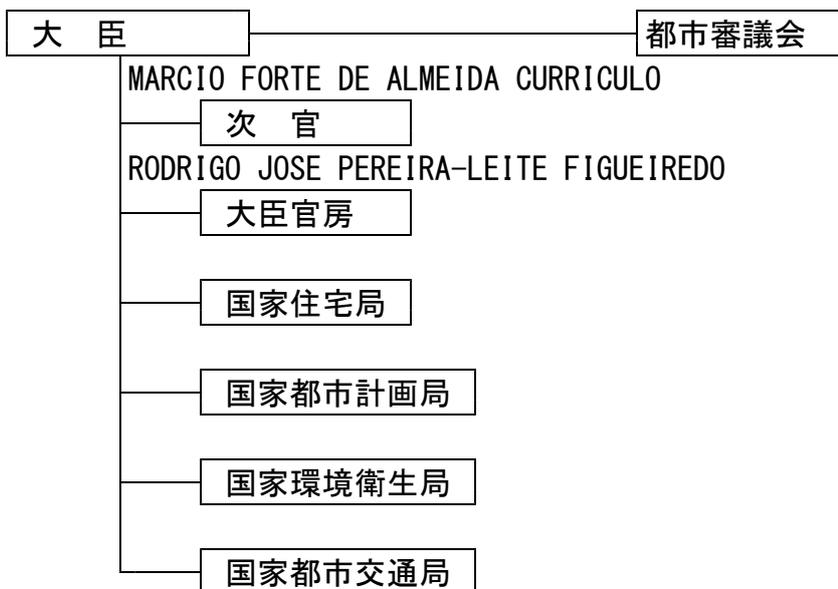
ブラジル観光省機構図

(2009年11月現在)



ブラジル都市省組織図

(2009年11月現在)



(3) 組織の沿革、最近の組織改正等

ブラジルの運輸関係行政機関の中心的役割を果たしているのは運輸省である。現在の運輸省は1990年3月に就任したコロール元大統領による行政改革で統合されたインフラ整備省が1992年4月に再び運輸通信省と鉱山動力省に分割され、さらにコロール失脚に伴うフランコ副大統領による組閣（1992年10月）において運輸通信省が運輸省と通信省に分離独立したものである。2002年10月の大統領選挙の結果、2003年1月に労働党（PT）のルーラ氏が勝利し、1995年1月から2002年12月まで2期にわたる社会民主党（PSDB）のカルドーゾ政権は終わり、ブラジルで初めての左派政権であるルーラ政権が誕生し、現在、2年が経過したところである。また、第2期カルドーゾ政権において中央政府の改編が行なわれ、空軍省、海軍省、陸軍省が国防省に統合され、商工観光省のうち観光行政は新設されたスポーツ観光省に引き継がれた。さらに、2001年6月、国家運輸政策審議会、国家運輸インフラ局、国家陸運庁及び国家水運庁を設置する法律が制定され、2002年に運輸省の現存組織の統廃合、職員の配置等組織改編が行われた。また、2003年1月にはルーラ大統領の就任に伴い組織改編が行われ、運輸関連ではスポーツ観光省から観光省が独立したほか、運輸省から都市交通関連が分離され、住宅等の分野とともに所管する都市省が新設され現在に至っている。また航空行政については国防省空軍、海上交通行政のうち運輸省所管外の船員行政及び海上保安行政は国防省海軍が所管している。そして2007年5月には主に海港整備行政を担当する港湾特別庁が大統領府内に設置された。なお、運輸省は道路行政も担当している。

2. 運輸の概況(空港、鉄道、道路、港湾の位置については別添図面参照)

(1) 輸送実績

各輸送機関別輸送量（貨物、旅客別）の推移は以下の通りである。

交通網としては、ブラジルの道路延長は約177万キロ（2007年）、鉄道は約2.9万キロ（2007年）の延長がある。

輸送モード別国内貨物輸送量（百万トン・キロ）

	2003	2004	2005	2006	2007
航空	2,971	3,358	3,994	4,672	4,873
鉄道	182,644	205,711	221,633	238,054	257,118
合計	621,910	669,401	712,467	718,315	746,388

(出典 航空：ANAC（民間航空国家機関）HP、鉄道：ANTT（国家陸運庁）HP)

(注)道路・水運はデータ無し

国内旅客輸送（輸送人・キロ）については、道路がバス輸送のデータしかないため正確な評価は出来ないが、当国の主要移動手段は道路、ついで航空であること、近年の自動車台数の急増を考慮すると、道路は圧倒的なシェアを占めていると思われる。また、航空は近年の当国の発展を背景に輸送量を急激に伸ばしている。

輸送モード別国内旅客輸送量（百万人・キロ）

## ブラジルの運輸事情

	2004	2005	2006	2007
航空	27,968	34,149	39,361	44,242
鉄道(*)	475	452	464	444
バス(都市内)	3,300	3,487	3,355	3,347
バス(75km以上)	26,422	26,762	25,107	23,785
合計	806,711	837,841	869,734	883,935

(出典 航空：ANAC（民間航空国家機関）HP、鉄道・バス：ANTT（国家陸運庁）HP)

(\*：カラジャス鉄道とミナス鉄道の合計値)

### (2) 主な特徴

広大な国土を有するブラジルでは、運輸手段の発達、各地方の歴史的、地理的条件、あるいは経済発展的理由によって整備、利用されており、すべての地方を効率的に結ぶ全国規模に統一整備された運輸網や輸送手段が存在しないのが運輸インフラの特徴である。

ブラジルの運輸の発達は、18世紀半ばの河川運輸と沿岸航路による海運に始まり、19世紀末から沿岸都市を結ぶ鉄道で本格化した。そして1950年代に入って自動車工業が興るとともに道路建設が盛んになり、1960年代以降は鉄道に代わり道路輸送が飛躍的に伸びた。また、航空機による旅客輸送も1930年代から始まり、急速に国内の航空網が整備されていった。道路に取って替わられた鉄道であるが、鉄鉱石、穀物等の鉱・農産品の沿岸までの搬出においては中心的な役割を担っており、また、近年では大都市近郊の旅客鉄道が整備されつつある。1970年代以降は、輸出入貨物取扱いの増大に対応するため、古くから発達した港では港湾施設の拡張が行われ、また、鉱・農産品の積み出しのための専用港も建設されていった。

経済成長に対応し整備された運輸インフラであるが、1980年代に発生した債務危機以降ブラジル経済は悪化の一途をたどり、政府は財政難に陥り、運輸部門に対する新規投資はもちろん、その維持のための投資も十分行われず、道路、鉄道、港湾施設は老朽化し、非効率なサービスしか提供できず、輸出製品の競争力低下や輸入商品のコストアップを招き、インフレを押し上げる原因の一つとなっている。

このような状況に対処するため、政府は前述の経済対策に併せ、運輸インフラの民営化を進め、現在では、主要幹線道路の民営化を順次実施するとともに、鉄道については1997年までに連邦鉄道の分割民営化を終えている。また、港湾については1996年以降民間事業者による管理運営を促進してきている。しかしながら、近年の当国に経済発展に運輸インフラの整備が追いつかず、陸海空全てのモードで問題が顕在化している。

### (3) 全国規模の交通計画、主要な都市における都市交通計画の概要と課題

1988年ブラジル憲法は、その第VI編第二章「公共財政」第165条に「行政府の発議に基づく法律は以下のものを定める。」として、①多年度計画(Plano Plurianual-PPA)、②予算編成指針(Lei de Diretrizes Orçamentarias-LDO)、③年次予算(Orçamento Geral da União)を挙げている。このうち、多年度計画は連邦政府の今後4年間の開発戦略を連邦その他あらゆる資金ソースを利用した支出見通しの総額及び各分野の政府目標と資金配分という形で提示され、当然のことながらインフラ整備も含まれる。この多年度計画はその政権毎

に作成されるためやや野心的な内容となる傾向があるが、年次予算の基本となる計画であり、国家規模のプロジェクトとしては先ずは多年度計画に位置づけられることが必要不可欠である。

カルドーゾ政権第1期目(1995年～1998年)には、1996年～1999年までの多年度計画の中で特に優先度・戦略性の高いプロジェクトを42件抽出し、“BRASIL EM AÇÃO(BRSIL IN ACTION…行動するブラジル)”というプログラムとして位置づけた。また同政権第2期目(1999年～2002年)に相当する多年度計画(2000年～2003年)には、計画自身に“AVANÇA BRASIL(前進するブラジル)”の名称を付している。

カルドーゾ政権後2003年1月に就任したルーラ大統領は、ブラジルの歴史において労働者階級からの大統領の誕生は初めてであり、また、労働党(PT)党首として「飢えている国民がいる中で、対外債務を返済する義務はない」等の過激な発言をしてきた経緯もあり、政権発足以前には内外に大きな懸念が浮上していたが、政権発足後はこの懸念とは対照的に、マクロ経済政策については前政権の緊縮政策を踏襲するなど、堅実な政策運営を行っており、内外の信頼を取り戻している。

このルーラ政権は2003年8月に2004年～2007年の多年度計画“飢餓ゼロ”を発表した。本計画は、社会的包含と社会格差の是正、環境的に持続可能かつ地域格差の縮小要因となる雇用・所得創出による成長、市民権の促進、拡張及び民主主義の強化の3本の長期的開発戦略のもと、社会、経済、地域、環境及び民主主義の5分野の374の政策プログラムによって構成されており、インフラ関係のプロジェクトについても本計画に位置づけられている。さらに第II期政権の目玉として、PAC(成長加速プログラム)を発表した。これは取組の度重なる先送りにより経済発展のボトルネックとなりつつある社会・運輸インフラの整備及びエネルギー施設整備を目的としたもので、2007年～2010年を計画期間としている。

1) “BRASIL EM AÇÃO(行動するブラジル)(1996年～1999年)”

カルドーゾ政権は、ブラジルの総合的な発展を目指すための計画として1996年8月に“BRASIL EM AÇÃO(行動するブラジル)”を策定した。この計画は、運輸、エネルギー、公衆衛生、水資源、農業、通信、観光、雇用、健康、教育、居住の各分野を網羅し、計42のプロジェクト(インフラ関連26、社会開発関連16)からなるが、このうち、運輸分野は、広い国土における人とももの移動をより容易に、かつ安価で行うことができることを目的として、14のプロジェクトを数えている。

“BRASIL EM AÇÃO(行動するブラジル)”中の運輸関連14プロジェクト

事業	プロジェクト名	事業費(R\$10 <sup>6</sup> )
水路	① アラグアイア・カンチス水路(道路・鉄道を含む)	222
	② マデイラ川水路	24
	③ サンフランシスコ川水路	11
	④ ティ・パラナ水路	60
港湾	⑤ スアッペ港	172
	⑥ ペセン港	220
	⑦ セプチバ港	521

R\$: 伯通貨(レアル)

ブラジルの運輸事情

鉄道 道路	⑧	サントス港(コンテナミナル)	2,000
	⑨	北部鉄道	1,330
	⑩	フェルナン・デ・イアス・ハイウェイ	1,000
	⑪	ブラジル/ベネズエラ・ハイウェイ	168
	⑫	メルコスール・ハイウェイ	1,500
	⑬	ウエストブラジル・ハイウェイ	60
	⑭	国道(19,000km)の修復と地方分権化	
合計		8,538	

(計画当時1US\$=1R\$(レアル))

なお、1998年に総額48億R\$(レアル)の18プロジェクト(インフラ関連11件、社会開発関連7件)からなる“BRASIL EM AÇÃO' 99”が追加された。このうち、運輸関連プロジェクトは下記の11プロジェクトである。

事業	プロジェクト名	事業費(R\$10 <sup>6</sup> )	
道路	①	国道156号線の舗装	140
	②	国道317号線の改修・舗装	80
	③	国道230号線の舗装	150
	④	国道153/365号線の複線化	400
	⑤	サンパウロ環状道路	778
	⑥	国道364号線の舗装	60
	⑦	メルコスール道路の改修	480
鉄道	⑧	トランスノルdestina鉄道(342km)建設	380
港湾	⑨	リオ・グランデ港の改良	160
観光	⑩	プロテツル第II期(東北部観光拡大)	360
	⑪	法定アマゾンのエコツリズム開発プログラム	200
合計		3,188	

R\$ : 伯通貨(レアル)

(計画当時1US\$=1.2R\$(レアル))

1999年末に当初42プロジェクトのうち26件が完成ないし目標を達成した。拡大した“BRASIL EM AÇÃO”のうち、実施中のプロジェクト、継続的活動のものは“AVANÇA BRASIL(前進するブラジル)”に引き続き取り込まれている。

2) “AVANÇA BRASIL(前進するブラジル)”

連邦政府は1999年に2000年～2003年までの多年度計画である“AVANÇA BRASIL(前進するブラジル)”を発表した。同計画には365の政策プロジェクトが位置づけられており、このうち運輸関係と考えられるプロジェクトは以下のとおりであり、道路、鉄道、港湾、水路(運輸省関連)で19プロジェクト、航空(国防省関連)で2プロジェクト、観光(スポーツ観光省関連)で7プロジェクトを数える。

【運輸省関連】

- ①アラグアイア・トカンチンス回廊(Corredor Araguaia-Tocantins)  
パラ、トカンチンス、マラニョン、マツトグロッソ、ゴイアス各州を含む地域における貨物輸送コストの削減
- ②北部国境回廊(Corredor Fronteira Norte)  
アマパ、ロライマ、アマゾナス、アクレ各州と北部国境に隣接する国々との間での旅客・貨物流動の増加
- ③東回廊(Corredor Leste)  
ミナス・ジェライス、エスピリット・サント、リオ・デ・ジャネイロ各州を包括する地域における貨物輸送コストの低減
- ④メルコスール回廊(Corredor Mercosul)  
ブラジルとメルコスール各国間の貨物輸送コストの低減
- ⑤東北回廊(Corredor Nordeste)  
ピアウイ、セアラ、リオ・グランデ・ド・ノルチ、パライバ、ペルナンブコ、アラゴアス各州を含む地域における貨物輸送コストの低減
- ⑥西北回廊(Corredor Oeste-Norte)  
アマゾナス、パラ、 Rondônia、マツトグロッソ各州の一部を含む地域における貨物輸送コストの低減
- ⑦サンフランシスコ回廊(Corredor São Francisco)  
バイア、セルジッペ各州、ミナス・ジェライス北部を含む地域における貨物輸送コストの低減
- ⑧南西回廊(Corredor Sudoeste)  
マツトグロッソ、マツトグロッソ・ド・スール各州、ゴイアス州南部、及びブラジル南東部の一部を含む地域における貨物輸送コストの低減
- ⑨メトロポリタン横断回廊(Corredor Transmetropolitano)  
サンパウロ州、ミナス・ジェライス州南西部からなる地域における貨物輸送コストの低減
- ⑩連邦国道の地方分権化(Descentralização de Rodovias Federais)  
連邦国道区間の管理の州への移管もしくは民間企業による管理の認可
- ⑪運輸政策の監督(Gestão da Política de Transportes)  
運輸分野におけるプログラムの計画、評価、管理に対する援助
- ⑫連邦道路網の維持管理(Manutenção da Malha Rodoviária Federal)  
連邦道路網を運行に良好な状態に保つための維持管理
- ⑬水路の維持管理(Manutenção de Hidrovias)  
内陸水路の運行と物理特性の維持
- ⑭第三セクター管理制度による道路の維持管理(Manutenção de Rodovias em Regime de Gestão Terceirizada)  
第三セクターの管理下にある連邦道路区間の補修及び維持管理
- ⑮内陸航行(Navegação Interior)

サンフランシスコ水路における、民間会社へ移管するまでの旅客及び貨物の水路輸送サービスの提供

⑯水運の質向上と奨励(Qualidade e Fomento ao Transporte Aquaviário)

内航海運輸送のサービス提供の開発及び向上の奨励

⑰貨物鉄道輸送サービス(Serviços de Transporte Ferroviário de Carga)

貨物鉄道輸送サービスを提供する質の保証

⑱道路輸送サービス(Serviços de Transporte Rodoviário)

旅客及び貨物に関する州間及び国際道路輸送サービスを提供する質の保証

⑲都市旅客鉄道輸送(Transporte Ferroviário Urbano de Passageiros)

都市鉄道旅客輸送サービスの提供及び地方政府への移管のためのシステムの向上

【国防省関連】

①民間航空の開発(Desenvolvimento da Aviação Civil)

航空輸送サービス提供の質の保証

②空港インフラの開発(Desenvolvimento da Infra-Estutura Aeroportuária)

空港におけるインフラシステムの容量拡大と効率性の向上

【スポーツ観光省関連】

①スポーツ及び観光政策の監督(Gestão das Políticas de Esporte e Turismo)

スポーツ及び観光分野におけるプログラムの企画支援、評価及び管理

②観光の市町村化(Municipalização do Turismo)

恒久的な雇用及び収入の創出の形態をとり組織化された社会とともに活動する地方の持続可能な観光開発の促進

③中西部観光(Turismo no Coração do Brasil)

ブラジル中西部における観光客、滞在率、観光消費の増加

④東北部観光(Turismo no Nordeste)

ブラジル東北部における観光客、滞在率、観光消費の増加

⑤南東部観光(Turismo no Sudeste)

ブラジル南東部における観光客、滞在率、観光消費の増加

⑥南部観光(Turismo no Sul)

ブラジル南部における観光客、滞在率、観光消費の増加

⑦新世紀産業としての観光(Turismo:A Indústria do Novo Milênio)

ブラジル全国における観光客、滞在率、観光消費の増加

3) 国家開発ビジョン(2000年～2007年)

今回の多年度計画策定に先立ち、そのベースになるものとして2000～2007年を対象とする長期の国家開発ビジョン(Axes)が策定され、”2000年～2007年までの公共及び民間投資の機会”と名付けられた。これは、全国を9つの大きな開発地域(Axes)を対象として今後8年間に不可欠と考えられるプロジェクトを選定したものである。472の個別プロジェクトのうち、運輸関係プロジェクトは182を数える(資料-1参照)。

4) “飢餓ゼロ”(2004～2007年)

ルーラ政権は2003年8月に2004年～2007年の他年度計画” 飢餓ゼロ” を発表した。本計画は、社会的包含と社会格差の是正、環境的に持続可能かつ地域格差の縮小要因となる雇用・所得創出による成長、市民権の促進、拡張及び民主主義の強化の3本の長期的開発戦略のもと、社会、経済、地域、環境及び民主主義の5分野の374の政策プログラムによって構成されており、インフラ関係のプロジェクトについても本計画に位置づけられている。

このうち運輸関係と考えられるプロジェクトは以下のとおりであり、道路、鉄道、港湾、水路(運輸省関連)で19プロジェクト、航空(国防省関連)で2プロジェクト、観光(観光省関連)で3プロジェクト、都市交通(都市省関連)で2プロジェクトを数える。

【運輸省関連】

①アラグアイア・トカンチンス回廊

パラ、トカンチンス、マラニョン、マットグロッソ、ゴイアス各州を含む地域における貨物輸送コストの削減

②北部国境回廊

アマパ、ロライマ、アマゾナス、アクレ各州と北部国境に隣接する国々との間での旅客・貨物流動の増加

③東回廊

ミナス・ジェライス、エスピリット・サント、リオ・デ・ジャネイロ各州を包括する地域における貨物輸送コストの低減

④メルコスール回廊

ブラジルとメルコスール各国間の貨物輸送コストの低減

⑤東北回廊

ピアウイ、セアラ、リオ・グランデ・ド・ノルチ、パライバ、ペルナンブコ、アラゴアス各州を含む地域における貨物輸送コストの低減

⑥西北回廊

アマゾナス、パラ、 Rondônia、マットグロッソ各州の一部を含む地域における貨物輸送コストの低減

⑦サンフランシスコ回廊

バイア、セルジッペ各州、ミナス・ジェライス北部を含む地域における貨物輸送コストの低減

⑧南西回廊

マットグロッソ、マットグロッソ・ド・スール各州、ゴイアス州南部、及びブラジル南東部の一部を含む地域における貨物輸送コストの低減

⑨メトロポリタン横断回廊

サンパウロ州、ミナス・ジェライス州南西部からなる地域における貨物輸送コストの低減

⑩道路及び鉄道輸送のインフラ調査

民間コンセッションあるいは州への移管による国道及び国鉄の輸送状況の改善

⑪商船及び造船の開発奨励

国産建造船への融資を通じたブラジル船籍船団の再生や拡大

⑫交通政策管理

輸送分野における計画の分野政策や評価、管理の計画策定

⑬交通インフラ

道路、鉄道、水運インフラの建設、拡大、改修及び近代化の促進のための交通インフラの開発

⑭連邦道路網の維持管理

連邦道路網を運行に良好な状態に保つための維持管理

⑮水路の維持管理

内陸水路の現状維持と管理

⑯内航航行

サンフランシスコ川における旅客及び貨物の水運輸送サービスの提供

⑰水運サービス

内航及び外航海運での輸送サービス提供における品質の保証

⑱鉄道輸送サービス

旅客及び貨物鉄道輸送サービス提供の品質保証

⑲道路輸送サービス

旅客及び貨物の国際及び州間道路のサービス提供における品質保証

【国防省関連】

①民間航空の開発

航空輸送サービス提供の質の改善

②空港インフラの開発

空港におけるインフラシステムの容量拡大と効率性の向上

【観光省関連】

①ブラジル：国際観光の目的地

外国からの観光客の増加

②観光政策管理

観光分野におけるプログラムの企画支援、計画の評価及び管理

③ブラジルにおける観光：全てのための旅行

ブラジル観光サービスの組織化及び多様化による観光の増加

【都市省関連】

①旅客都市鉄道交通システムの地方分権化

旅客都市鉄道輸送システムの改善及び地方自治体への運営移管

②都市回廊

システムの近代化及び拡張による公共地下鉄輸送サービスの改善

5) "PAC (Programa de Aceleração do Crescimento: 成長加速プログラム) : 2007年～2010年  
ルーラ大統領は、第二期政権の目玉となる政策パッケージである成長加速プログラム

(PAC) を 2007 年 1 月に発表した。PAC は 2007～2010 年の 4 カ年を計画期間としており、①インフラ投資、②公的資金による融資、③投資環境の改善、④税制優遇措置、⑤政府支出の増加抑制措置の 5 項目より構成されている。

特に①インフラ投資については、300 の優先的事業を含め、4 年間で 5,039 億レアル（うち、678 億レアルを連邦政府予算より支出）の公共・民間投資を予定している。

## 【計画内容】

### ア) インフラ投資

①投資予定総額：5,039 億レアル（内、678 億レアルを連邦政府予算より支出）

※残りの投資については、民間投資を想定。ただし、民間投資を想定しているプロジェクトは既存インフラの管理・運営であり、インフラの整備段階を含めプロジェクト全体を民間に依存することを想定しているものではない。（例外：マデイラ川水力発電所プロジェクト等）。

②分野別内訳

- ・ロジスティック（道路、鉄道、港湾、空港、水路）：583 億レアル
- ・社会インフラ（全国民への電力供給、上下水道、住宅、地下鉄、水資源）：1,708 億レアル
- ・エネルギー（石油、ガス、エタノール、バイオディーゼル、電力）：2,748 億レアル

③対象事業の選定スキーム

PAC 対象事業の選定は大統領にのみ権限がある。まず担当省庁（例えば鉄道案件であれば運輸省）より大統領に案を提示し、それを元に大統領が決定する。

### イ) 公的資金による融資

- ・連邦政府がカイシャ・エコノミカ・フェデラルを通して 52 億レアルを基礎下水道及び大衆向け住宅に融資。州政府及び市が融資を受けることができる。
- ・公共分野の債務上限を 70 億レアル拡大し、2 年間で環境下水道へ 60 億レアル及び大衆向け住宅へ 10 億レアルを充てる。
- ・労働者のカイシャ・エコノミカ・フェデラルが運用する FGTS（勤続年数保証基金）の資金を基に、インフラ投資基金を設立する。労働者についても個人の FGTS の残高の 10% までを所得税免除で同基金に投資を行うことを可能にする。
- ・住宅賃貸基金の資産を増加する。

### ウ) 投資環境の改善

インフラ事業への環境ライセンス発行者に関する憲法第 23 条の規制について、ライセンス発行主体の担当を明確化する。

### エ) 税制優遇措置

- ・建築事業で生み出された PIS/Cofins（社会負担金）のクレジットの返済期間を 25 年から 2 年に短縮。
- ・新インフラ事業プロジェクトに対する PIS/Cofins の徴収免除。

- ・インフラ事業向けのファンドへの投資を個人所得税から免除。
- ・デジタルテレビ分野へのIPI（工業製品税）、PIS/Cofins、Cide（経済所有権介入負担金）の免税。
- ・半導体分野へのIRPJ（法人税）IPI、PIS/Cofins、Cideの免税。
- ・鋼鉄（建設に主に使用されている）シルエットへのIPIの免除。
- ・PIS/Cofins免税のパソコンの上限額を2500レアルから4000レアルへ引き上げ。
- ・社会保障料金及びPIS/Cofinsの納税期限を拡張（社会保障は2日から10日へ、PIS/Cofinsは15日から20日へ）。

#### オ) 政府支出の増加抑制措置

- ・連邦政府、国会、司法公務員の給与の引き上げを年にIPCA（インフレ率インデックス）+1.5%に抑え、2006年まで既存の合意は引き続き認められる（国会の採択が必要）。
- ・2011年まで最低給与の引き上げをGDPの変動及びINPC（インフレ率インデックス）に応じて引き上げを行う（国会の採択が必要）。
- ・入札でインターネット等最新技術を使用し、政府の時間及び支出を節約する（国会の採択が必要）。
- ・国営企業の経営改善のため省庁間委員会を設立。
- ・RFFSA及びFranaveの解散。
- ・2003年に採択された連邦政府公務員の社会保障改革の規制。

#### （4）主な政策課題

ブラジルにおける運輸インフラは、国内需要や対外貿易の成長に対応するために必要不可欠なものであるが、インフラへの公共投資は以前として不十分な状況にある。特に近年は農業及び工業生産量増加に伴う輸出量が大きく増加しており、将来的には物流面においてさらなる逼迫が予想される。資金調達面では、民間が後に回収する収益により自らインフラを建設する「コンセッション方式」、公共側が応分の負担を払うことで広範な民間からの資金調達を可能とする官民パートナーシップ（PPP）方式、「IMFとの合意によって確保された資金によるプロジェクト（PPI）」等を通じて効果的・効率的なインフラ整備を行っていく取組が進められている。

なお、PPPについては、サンパウロ州をはじめとした州レベルの取り組みが先行していたが、2004年12月には連邦政府事業に適用されるPPP法案が公布された。しかしながら、2005年5月現在PPPを適用する事業入札の目処はたっていない。

また、ブラジルは広大な国土を有するにも関わらず国内輸送のほとんどがトラック輸送となっている現状を改善するため、鉄道や水運を効率的に組み合わせることによるマルチモーダル政策が進められている。

### 3. 航空

#### （1）概要

当国の経済発展を背景に国内航空輸送は年々伸びてきている。その一方で、2007年前半には全国の航空ダイヤが大幅に混乱、2007年7月にはサンパウロ・コンゴニャス空港での

TAM航空機事故が発生する等、空港整備の必要性が取りざたされている。

①日伯航空協定

日伯航空協定は、1962年11月に発効し、VARIGは68年7月より、JALは78年6月より、それぞれ運航を開始した。その後、旅客数の増大に伴い両者とも増便及び機体の大型化を進めてきた。最近では1999年6月に協定附属書附表の改正が行われ、米国における経由地が5箇所に拡大されることになった。しかしながらVARIGは、2005年8月に多額の債務を抱えたまま破産し、2007年3月には当国の航空大手であるGOL航空に買収された。日伯間の航空路線は2009年11月現在、JALがサンパウロ・成田間を週3便(NY経由)を週3便運航しており伯航空会社による運航はない。なお伯政府は2009年10月、日伯航空協定に基づくブラジル側の指定航空会社としてTAM航空を指定した。

航空輸送量の推移

	2003	2004	2005	2006	2007
国内線旅客輸送量 (百万人・扣)	25,196	27,969	34,149	39,261	44,243
国内線貨物輸送量 (十億ト・扣)	2,970	3,362	3,994	4,676	5,036
国際線旅客輸送量 (百万人・扣)	21,253	22,904	24,594	17,318	16,482
国際線貨物輸送量 (十億ト・扣)	3,707	3,984	4,191	3,053	2,796

(出典：航空交通年鑑2008 (ANAC HP))

②主要輸送品目

ブラジルにおける国際貨物輸送に関しては、輸出額よりも輸入額の方が大きくなっている。主な輸入品目としては、電気機械、携帯電話、コンピュータ及び航空機の部品で、主な輸出品目は、東北地方で主に生産される魚介類、果物、ジュース、花となっている。

国内の航空輸送については、国際輸送のトランジット貨物のほか、郵便及び宅急便の利用が多くなっている。

③空港

ブラジル全体で約2,500の空港があるが、このうち民間もしくは個人が運営する滑走路のみの空港を除き、いわゆるターミナルのある公共空港が728空港ある。

公共空港のうち、国内の主要空港(63空港うち34空港が国際空港)は国防省傘下の空港公団(INFRAERO)が全て一元的に整備・管理を行っている。それ以外の公共空港については通常州又は市管理(345空港)であるが、財政事情等の理由により管理できない地方自治体にある空港については、ブラジル政府空軍が直轄管理(320空港)している。

【ブラジル空港数】

公共空港	INFRAERO管理	66
	州又は市管理	345
	空軍管理	320
	その他	11
	公共計	742

民間小規模空港	1,759
合計	2,501

(出典:ANAC HP)

【主要空港の概要(2008年)】

※すべて管理主体は伯空港インフラ公社

	空港面積 (千m <sup>2</sup> )	滑走路延長 (m)	離発着 数 (回/年)	取扱貨 物量 (千ト)	利用旅 客数 (千人)	都心へ の距離 (km)	対象都市
ブラジリア国際空港	28,995	3,200;3,300	141,477	46,027	10,443	11	ブラジリア
マナウス国際空港	14,051	2,700	44,823	131,476	2,022	14	マナウス
クリチバ国際空港	5,236	2,215;1,800	69,076	25,725	4,281	18	クリチバ
ポルトアレグレ国際空港	3,806	2,280	72,445	25,129	4,931	10	ポルトアレグレ
フォルタレーザ国際空港	5,194	2,545	47,703	35,419	3,466	6	フォルタレーザ
レシフェ国際空港	3,888	3,300	64,625	51,578	4,679	11	レシフェ
サルバドール国際空港	10,573	3,005;1,520	95,804	43,424	6,042	28	サルバドール
パンプーリア空港	1,828	2,540	57,776	0	561	9	ペロリゾンテ
ガレオン国際空港	17,882	4,000;3,180	130,597	83,031	10,755	20	リオデジヤネイロ
サントデュモン空港	833	1,323;1,260	71,527	2,509	3,629	1	リオデジヤネイロ
ガリウロス国際空港	13,774	3,700;3,000	194,184	425,884	20,400	25	サンパウロ
コンゴニャス国際空港	1,647	1,640;1,345	186,694	32,519	13,672	8	サンパウロ
カンピナス国際空港	17,659	3,240	32,399	233,700	1,084	18	カンピナス
INFRAERO66空港計			2128824	1272118	113,264		

出典:INFRAERO(伯空港インフラ公社)HP

(2) 事業規制等航空に関する法制度

定期運行を行う事業としての新規参入、運行路線の変更及び運賃の改訂時等においては、ANACに対して、決められた申請書類を提出し、ANACにおける採算性や適切なスロット配分か、ダンピングの疑義等の分析を経て認可がおりる。

(3) 政府の航空政策・最近の動向

①政府補助

民間航空企業による事業運営及び空港管理者に対する政府補助は行われていない。

②空港整備の計画等

ブラジル憲法では、航空及び空港インフラに係る事業は連邦政府が直接もしくは許認可を通じて行うとされている。主要空港は国防省傘下の空港公団が全て一元的に整備・管理を行っている。空港整備を含めた航空行政は1997年にブラジル空軍民間航空局が策定した「民間航空システム計画」に基づき進められている(本計画は1997-2000が対象であるが、これ以降いまだ策定されておらず、本計画に基づいて空港整備が進められている)。

現在の整備計画としては、大規模な空港整備計画については、現在空軍との供用となっているナタル空港について、民間航空専用にするべく3000m滑走路の整備を進めているが、それ以外には新たな整備計画はなく、現在の空港の拡張、維持がなされていく方向である。

空港整備における資金については、1990年以前より空港運営を目的として5種類の料金を利用者より徴収していたが、1990年に制定された関連法の制定により主要空港+アルファとなる190空港のみを対象に今まで徴収していた額の1.5倍の額を空港開発費として徴収が可能となり、その増収分を管理主体に関係なく一旦プールした後、INFRAERO、地方自治体、国防省にそれぞれ一定の割合で分配されることとなった。

#### ③チャーターに関する類型及び運行条件

定期航空事業よりも緩い条件ではあるものの、ANACの運行許可を受けることとなっている。なお、定期運行を行う大規模航空企業も軒並みチャーターを実施できる免許を有している。また国土の広いブラジルではエアタクシー（陸上のタクシー同様、個人の要請に応じて小型の飛行機を運航するもの）事業が盛んであり、チャーターとは違った事業規制（チャーターよりさらに緩い運行条件）が行われている。

#### ④スロット配分に関するローカルルール

ANACが各航空事業者に対する路線の認可等を行う際にケースバイケースでスロット配分の適正化に努めている。

#### ⑤ゼネビアの取扱い

航空機の所有や運行にあたっては事前にANACの許可を得る必要がある。運行の許可については、事前に運行計画の提出を必要としている。

#### ⑥国際航空事業における航空機燃料税

航空事業における航空機燃料に係る税金は、燃料取引段階に34%の税率で徴収される国税（間接税）、精製工場との取引時において1m<sup>3</sup>あたり71.20リアルが徴収される社会保障負担金、州毎の税率が異なる市場サービス流通税（州税で平均25%）がある。国税と社会保障負担金については、国内便、国際便に拘わらず徴収されるが、市場サービス流通税は国内便のみが対象となっている。

### （4）航空産業の状況

伯には17社の定期航空会社があるが、国際線及び国内幹線輸送は大手2社（TAM（タム）、GOL（ゴル））が主に運航している。大手2社の概要は以下の通り。

#### 1) TAM-Meridional（タム…Taxi Aéreo Marília、通常は単にTAM（タム）と呼ぶ）

1960年代にパラナ州とサンパウロ州の旅客・貨物輸送を行うためにパイロットが集まって誕生した航空会社である。その後、ブラジルセントラル航空の吸収等により成長し、2009年現在、国内では約5割のシェアを占めているほか、国際線についても成長を続け南米各国や米国、欧州等とを結んでいる。

#### 2) GOL（ゴル）

1999年、全機統一機種を導入することによりコスト削減を図ることで超低価格料金を前面に打ち出して参入し、勢いを落としているVARIGを尻目に順調にシェアを拡大した。さらに2004年12月にはブエノスアイレスへの乗り入れも実現し、2009年現在では南米各国とを結んでいる。2007年3月に当国のフラッグキャリアであったVARIG航空を買収し、TAM航空と

並んで当国を代表する航空会社となった。

(\*)VARIG(ヴァリグ…Viação Aérea Riograndense)

1927年リオグランドスール州で設立された。一時は、国内34都市のネットワークに加え、海外の19ヶ国とブラジルを結び、一日平均459便、年間で約1000万人の旅客を輸送する南米最大の航空会社であり、1997年よりスター・アライアンスに加盟した。サンパウロから日本へロス経由で週7便（成田4便、名古屋3便）運航していた。しかし2004年8月には、航空機リース料を期限までに支払うことができず、多額の負債を抱えたまま法的に破産を申請した。破産申告を受けて、貨物やメンテナンス子会社の売却や既存航空路の整理などにより再建が進められている一方で、空港使用料や航空燃料費の未払いなどを理由に運行危機が叫ばれたが、2006年5月に企業本体の競売の方針が固まり、2006年7月にヴァリグ社の元子会社であるヴァリグ・ログ社によって落札された。その後も職員の大量リストラなどにより再建が進められたが、2007年3月にGOL航空に買収された。

輸送旅客輸送量及びシェア(2009)

(単位：百万人キロ)

	国内	国際
TAM	2,002 (49)	1,479 (86)
GOL	1,578 (39)	234 (14)
その他	489 (12)	0.2 (0.1)
計	4,069 (100)	1,716 (100)

(出典：ANAC HP)

(5) その他(航空に関する公租公課等)

燃料に関し、税金とは別に航空機燃料販売会社が航空会社に売る航空燃料の1.1%を徴収できることが法的に定められている。本収入は、コマーシャル収入と同様、徴収した空港管理機関が直接空港の維持・運営のために利用できる。

4. 鉄道

(1) 概要

①輸送量

旅客輸送については、大都市圏における鉄道網の整備・近代化ともあいまって、近郊輸送は増加しているが、都市間輸送は長距離バス、航空機に旅客を奪われ、漸減となっている。ちなみに、旅客輸送は都市間輸送1,602千人(99年)、都市近郊輸送379,276千人(99年)となっている。

旅客鉄道輸送の推移

	1996	1997	1998	1999	2000	
都市間旅客(千人)	4,282	2,944	2,449	1,587	1,614	4.5.1
都市間旅客(千人・キロ)	872,471	715,660	607,637	441,846	437,499	4.5.3
都市近郊旅客(千人)	444,711	445,111	390,259	379,276	421,869	4.5.2
都市近郊旅客(千人・キロ)	8,176,011	7,160,697	6,615,086	6,079,100	6,849,586	4.5.4

ブラジルの運輸事情

(出典：運輸統計年鑑2001)

貨物輸送は、大規模な鉱山開発による鉄鉱石を中心とした鉱石輸送を中心として伸びており、2007年の総輸送量は414,926千トンであった。その他の太宗品目は、鉄鋼、セメント、土木関連貨物、及び農産品でトンベースで全体の97%を占めている。

品目別輸送量（2007年）

	鉄鉱石	鉄鋼、セメント、土木関連	農産品	石油及びアルコール類	その他	計
輸送トン(千トン)	307,430	51,683	42,907	9,497	3,408	414,926
割合(%)	74.1	12.5	10.3	2.3	0.8	-

鉄道貨物輸送量の推移

	2003	2004	2005	2006	2007
輸送トン(百万トン)	345	378	389	389	415
輸送トン扣数(十億トン扣)	183	206	222	238	257

(出典：ANTT HP)

②インフラ

鉄道の総延長は、日本を10%程度上回る28,607km(2007年)である。以前は全体の約7割の路線が、1958年に既存の鉄道諸会社を統合して設立された全額政府出資の連邦鉄道の所屬となっていたが、1996年以降順次民営化され連邦が運営する路線はなくなった。地域別には、南部、南東部及び北東部の海岸地帯に集中しており、北部内陸部及び中西部は非常に少ない。なお、電化は大変遅れており、392.5kmと全体の僅か1.4%にすぎない(2006年現在)。

一方で地下鉄を含めた都市鉄道については、サンパウロ、リオデジャネイロ、ブラジリア、ポルトアレグレ、ベロオリゾンテ、レシフェ、サルバドール、ナタル、マセイオ、ジョアオペッソアの各都市において整備されている。

③運営主体

長距離貨物鉄道については、国家陸運庁(ANTT)の所管でありすべて民間のコンセッションによって運営されている。都市内鉄道については地方政府の公社が運営を行っている。

鉄道会社別営業距離及び輸送量(2007年)

事業者名	営業距離(km)	貨物輸送トン(千トン)	貨物輸送トン扣(百万トン扣)
ロジスティックテナムカ(ALL)	7,304	26,536	17,035
東北部鉄道会社(CFN)	4,207	1,814	963

ブラジルの運輸事情

カラジャス鉄道 (EFC)	892	100,361	83,334
南北鉄道 (FNS)	362	*2	*2
ビトリア・ミナス鉄道 (EFVM)	905	136,603	75,551
セントロ・アトランチカ鉄道 (FCA)	8,066	18,957	14,371
新西部鉄道 (NOVOESTE)	1,945	2,690	1,202
西部パラナ鉄道 (FERROESTE)	248	863	620
テレザ・クリスチーナ鉄道 (FTC)	164	2,635	189
バンドレイランチ鉄道 (FERROBAN)	1,989	3,473	1,910
北部鉄道	500	6,928	9,394
MRSロジスティック (MRS)	1,674	114,064	52,590
ブラジル都市鉄道 (CBTU)	212	*3	*3
CENTRAL	*1	*3	*3
サンパウロ鉄道公社 (CPTM)	*1	*3	*3
ポルトアレグレ鉄道公社 (TRENSURB)	34	*3	*3
フェホコンポースト・ゾジョルダン鉄道 (EFCJ)	*1	*3	*3
リオ・ド・ノルチ鉄鉱鉄道 (EFMRN)	35	*3	*3
ジャリ鉄鉱鉄道 (EFJ)	70	*3	*3
計	28,607	414,926	257,118

\*1:データ無し \*2:カラジャス鉄道が運営 \*3:旅客鉄道路線 (出典: ANTT HP)

(2) 事業規制等鉄道に関する法制度

鉄道建設にあたっては、国家運輸インフラ局の許可が、鉄道運営にあたっては貨物料金の決定等において国家陸運庁 (ANTT) の各種許可が必要となっている。

(3) 政府の鉄道政策に関する最近の動向

① ブラジル高速鉄道 (TAV) 計画

2009年11月現在、伯政府はリオデジャネイロ-サンパウロ-カンピーナス間において高速鉄道建設計画を進めている。同路線の運営は、ピュア・コンセッション (事業権) 方式が予定されている。伯政府によるFS結果では、路線延長: 510.8km、総事業費: 346億リアル (約1.8兆円)、営業初年度 (2015年) の利用者数: 3,395万人、計画最大速度: 350km/hとなっている。2010年前半の入札、同年中頃の事業権契約締結、2015年の営業開始を目指し検討が続いている。また伯政府は同路線を皮切りに、将来的には高速鉄道の拡張を行いたいとしている。

② その他の鉄道整備計画

南北鉄道 (パラ州~ゴイアス州~ミナス・ジェライス州) が整備中 (2010年中旬に運航開始予定) であるほか、PACにおいて以下のプロジェクトが予定されている。

- ・トランスノルデステ (東北部のペセン港及びスアペ港~トカンチンス州)
- ・カマサリ鉄道 (アラツ市)
- ・サンフェリクス鉄道 (サンフェリクス市)

- ・ジビノポリス・イタウナ鉄道（ジビノポリス市・イタウナ市）
- ・アララクアラ鉄道（アララクアラ市）
- ・サンパウロ環状鉄道（サンパウロ市）
- ・南北鉄道（パラ州～ゴイアス州～ミナス・ジェライス州）

③政府補助

貨物鉄道については、民間コンセッションが料金収入で運営している。

（４）鉄道産業の状況（主要企業、その動向等）

ブラジルには2004年現在5つの車両製造企業があり、すべてが民間資本の経営である。国内の車両製造数は2007年で貨物車両が1,165両、旅客車両が283両となっている。

（５）その他（民営化の経緯）

ブラジル憲法において鉄道運輸事業は、直接又は許認可を通じて連邦政府が行うものと定めている。国営会社である連邦鉄道会社（RFFSA）は、80年代後半より赤字経営を続けており、1995年には3億R\$（レアル）の赤字を計上した。このため、政府は、連邦鉄道の6分割による民営化を実施し、1997年7月に全区間の民営化を終えた。民営化は30年の期限付きで営業権を譲渡するもので、今回の民営化により約15億R\$（レアル）の売却益を得た。6分割による売却状況は次のとおりである。

西部網（1,621km）	：1996年3月5日、	6,236万R\$（レアル）で売却
中東部網（7,080km）	：1996年6月14日、	3億1,690万R\$（レアル）で売却
南東部網（1,674km）	：1996年9月20日、	8億8,890万R\$（レアル）で売却
レザ・クリスティーナ（169km）	：1996年11月22日、	1,850万R\$（レアル）で売却
南部網（6,586km）	：1996年12月13日、	2億1,660万R\$（レアル）で売却
東北部網（4,679km）	：1997年7月18日、	1,580万R\$（レアル）で売却
（売却当時のレートは概ね1ドル＝1～1.1R\$（レアル））		

上記に加え、98年7月15日に、リオ市と郊外を結ぶフルミネンセ鉄道が、2億7,966万ドルでスペインの鉄道会社を中心とするコンソーシアムに売却された。

また、98年11月10日には、サンパウロ市と郊外を結ぶパウリスタ鉄道が2億4,505万R\$（レアル）で、Ferropasa社、リオドセ社等を中心とするコンソーシアムに売却された。

鉄道の赤字の原因としては、公社による放漫経営の他に、インフレのため鉄道利用を倦厭していたことも見逃せない。すなわち、かつてのハイパーインフレ（93年年率2500%）の経済状況においては、輸送時間のかかる鉄道輸送（特にブラジルでは保線が良くないため、減速運転を余儀なくされる）では、商品輸送中にその価値が減価し、実際問題として付加価値の高い商品輸送が困難であった。このため、ブラジルでは鉄道輸送は鉱・農産品の搬出が中心であったが、1995年以降のインフレ抑制等経済の安定化及び民営化の促進により、今後、鉄道輸送の比重が高まるものと想定される。

5. 自動車

(1) 事業規制等自動車旅客・貨物輸送に関する法制度

○自動車旅客輸送

ブラジル憲法では、州間または国際の自動車旅客輸送事業は直接又は許認可を通じて連邦政府が行うこととされており、運輸省の外局である国家陸運庁(ANTT)はこれに基づく事業認可等(料金決定も含む)を行っている。許可にあたってANTTは、サービスの質やセキュリティ、労働法、納税の有無の観点から審査を行っている。1993年10月の大統領令で州間及び国際道路旅客運送事業の規制緩和が行われ競争促進の観点から、1路線1社の規制が廃止されるとともに、路線免許期間が最大15年に設定され(従来は無制限)、路線免許は一般競争入札により与えられることとなった。2006年現在、222事業者(すべて民間事業者)の約3000ものルートについて政府の認可を受けている。料金は入札時に最大価格が決定され、各事業者は毎年7月に料金の改定が可能であるが、ダンピングによる過当競争を監視するため、それにはANTTの認可が必要である。またブラジルでは定期運行バスのみならず、チャーターバスについても運行毎にANTTの許可が必要となっている(許可についてはインターネット上で実施)。州内の旅客輸送については州政府が、市内の旅客輸送については市が許認可権を持ち、料金も決定している。

○自動車貨物輸送

ブラジルでは自動車貨物運送事業の運営や事業の参入を規制する法律はない。現在あるのはANTTの設置法の中で規定されている届出をANTTに提出させることのみである。2004年現在で120万ものトラックに関して届出が提出されている。

(2) 政府の基本政策・最近の動向

自動車貨物運送事業について、事業新規参入に関し、ダンピングによる過当競争を防止することを目的として、届出制を許可制に変更すべきかどうかの議論が行われている(2005年当初現在)。なお本議論については、政府内そして国会議員の間でも規制強化すべきかどうか意見が分かれており、先行きは余談を許さない状況である。

(3) 自動車旅客・貨物輸送産業の状況(主要企業、その動向)

旅客、貨物ともに一産業として問題ない経営状況となっている。なお海外資本の参入も可能であるが、今のところ極わずかである。

(4) 自動車の車検・点検整備について

義務化された車検制度はない。しかしながら民間企業で車検制度に対応した検査が行えるようになっている。また車両の安全に関する基準やそれを満たしていない場合の罰則規定はあるが、車両の点検整備を規定した法令は存在しない。

(5) その他

自動車輸送は、経済の高度成長期に飛躍的に増大し、政府が道路網整備の力を注いだ結果、国内主要都市間の道路はよく整備され、ほとんどの主要都市が舗装道路で結ばれている。しかし、主要幹線道路を除いては整備状態は良好とは言えず、1999年現在、道路総延長は1,725千kmであるが、舗装道路は連邦道路、州道路が中心で、舗装率は9.5%に過ぎない。

道路インフラの概要(2007年)

	連邦道	州間道	州道	市町道	合計
舗装道路延長(km)	61,304	17,056	106,548	26,770	211,678

ブラジルの運輸事情

未舗装道路延長(km)	13,636	6,365	113,451	1,288,941	1,422,393
計	74,940	23,421	219,999	1,315,711	1,634,071
舗装率(%)	81.8	72.8	48.4	2.0	13.0

(出典：ANTT HP)

自動車輸送はここ10年間以上減少することなく順調に増大してきており、特に旅客輸送においては、他の交通機関を圧倒する高いシェアを占めるに至っている。これは、ブラジルでは、市内、都市間を問わず、バスを中心に公共輸送機関の整備が進められたことに加え、個人の自動車保有台数が急速に増加したことによる。99年現在の自動車保有台数は31,941千台（うち乗用車22,347千台）となっている。自動車保有台数の急増に伴い、交通規則違反、自動車の整備不良、道路の維持管理不良等に起因する交通事故が急増した。

連邦道路における自動車事故の推移

	2003	2004	2005	2006	2007
事故件数	105,032	112,457	109,246	107,754	122,324
うち死傷者を伴う事故	38,814	40,771	42,128	40,184	46,622
事故遭遇者数	430,354	457,409	432,316	497,012	542,722
うち死亡者数	5,780	6,119	6,392	6,168	7,060

(出典：ANTT HP)

○民営化

また、政府は厳しい財政状況の下では道路の拡張はもとより維持・補修にも十分な予算措置ができないため、1994年以降は、道路管理・運営に関し、民間活力を導入し、その機能の維持することを進めている。具体には、主要幹線道路を中心に民間事業者に期限付きで営業権を許可している。これまでに既に、5路線の許可を終えており、その概要は次のとおりである。

路線	延長	区間	料金
国道101号	13.2km	リオ・ニトロイ	3.80R\$ (リアル)
国道40号	179.9km	ジェイス・デ・フォーラーリオ	7.20R\$ (リアル)
国道116号	402.0km	リオ・サンパウロ	8.50R\$ (リアル)
国道116号	142.5km	リオ・アレン・パライバ	7.70R\$ (リアル)
国道116/293/392号	623.8km	ポロ・デ・ペロタス	6.80R\$ (リアル)
国道290号	121.0km	オソリオ・ヘルタレグレ	6.50R\$ (リアル)
国道116号	412.7km	クリチバ - SC/RS州境	2.70R\$ (リアル)
国道376/101号	382.3km	クリチバ - フロリアノポリス	1.10R\$ (リアル)
国道116号	401.6km	サンパウロ - クリチバ	1.50R\$ (リアル)
国道381号	562.1km	ベロリゾンテ - サンパウロ	1.10R\$ (リアル)
国道101号	320.1km	ポンチ・ヒー - RJ/ES州境	2.50R\$ (リアル)
国道153号	321.6km	MG/SP州境 - SP/PR州境	2.60R\$ (リアル)
国道393号	200.4km	MG/RJ州境 - 国道116号	3.20R\$ (リアル)

## 6. 海運

### (1) 事業、安全・環境規制等海運に関する法制度

#### ①国内海運

内航海運に関しては、原則は国内の海運業者がチャーターする場合に限り外国籍船は輸送できるとしているが、ブラジル政府は、相互主義を前提とする国際取決めにより国内の海運業者がチャーターする場合に限ることなく当該取決めの手国籍船に内航海運を行わせることが可能としている。

#### ②外航海運

ブラジル憲法では、国境に存在するブラジル港湾間及び州間の水運事業は、直接又は許認可を通じて連邦政府が行うことを規定するとともに、外航海運における自国船籍の優先、並びに輸出入国の優先、内航海運における外国船籍の排除を定めているが、1995年8月に内航海運における外国船籍の参加を認めた憲法改正を行い、1997年1月には、憲法を補足する新海運法が成立した。これによると、外航海運に関しては、相互主義前提として内外の船籍無差別を定めている。

### (2) 政府の基本政策・最近の動向

ブラジル船籍に対する優遇措置として、REB（ブラジル特別船籍制度）と称される第2船籍制度を設け、これに登録されている船舶に限って税制上の恩恵を与えるなどの措置がとられている。

またフラッキングアウトについては、ブラジルではほとんど行われておらず問題となっていない。

### (3) 海運産業の経営状況

ブラジルの商船隊は、70年代から80年代初期まで、国家商船管理庁（SUNAMAM）による国家造船計画に基づき拡充が図られたが、80年頃には、商船隊建造のための基金が枯渇し新造船の発注に困難を来すこととなり、船腹量の伸びは急激に落ち込んだ。92年時点の商船保有量（100総トン以上の船舶を対象の推定値）は、2,477隻、1,178万総トンで、うち外航船は、128隻、781万総トンである。

国営船社であるブラジルロイド海運会社は、民間海運促進への政府の政策転換や国営企業にありがちな政治家の介入の影響を受けて85年頃から業績が悪化し、92年末で3億ドル余の負債を抱え、経営危機に陥った。その後、政府は、同社の民営化方針を打ち出し、1994年には3回にわたって競売を行ったものの民営化は果たせなかったが、1995年11月740人の従業員に引き渡された。同社の労働関係債務は約4,000万ドルに達しており、そのため、リオ労働裁判所は従業員に対して8年間の用益権を与えたからである。最終的には、ロイド海運は1996年1月の株主総会により清算管理人決定の後、清算を行う。清算は、船舶、土地等資産の売却から始まり、人員整理、250百万ドルに及び債務の返済等により6ヶ月間で終了した。現在ブラジルには外航を扱う海運会社が21社、内航船社が11社存在する。

## 7. 港湾整備・運送

### (1) 港湾の概要

## ブラジルの運輸事情

港湾は、後背地の経済活動の拡大に対応する形で整備拡充が図られ、特に、大豆、トウモロコシ等の農産品並びに鉄鉱石を中心とする鉱産品の積出港の整備が積極的に進められてきた。2007年の港湾取扱貨物量は755百万トンで、港別取扱量で見ると、鉄鉱石の輸出港であり、ツバロン製鉄所関連の鉄鋼製品輸出が増加しているツバロン港（エスピリット・サント州）が年間105百万トンで第1位を占め、カラジャス鉱山の鉄鉱石の積出港であるイタキ港（マラニョン州）が取扱量を急激に伸ばしており99百万トン、手狭になったリオ・デ・ジェネイロ港から機能移転が進むイタガイ港（リオ州）が88百万トン、サンパウロ大都市経済圏を背後に有するサントス港（サンパウロ州）が80百万トン、原油輸入基地のあるサン・セバスチャン港（サンパウロ州）が50百万トンと抜きんでており、この5港で全体の約56%を占めている。

また、2001年11月、ペセン港（セアラ州）が開港し、港湾施設のポテンシャル及び立地条件の高さから背後に立地する工業コンビナートと一体的に機能することで将来的な発展を期待されているところである。

### 主要港貨物量、主要施設等（2007年港湾統計年鑑：ANTAQホームページより）

	総貨物 (千トン)	外貿貨物 (千トン)	輸出 (千トン)	輸入 (千トン)	コンテナ貨物 (TEU)	主要品目 (斜体は輸入)
サンタナ	1,368	1,059	1,059	0	369	
ホルト・ペーリヨ	3,611	0	0	0	901	
サンタレン	2,240	1,133	1,133	0	0	
マナウス	11,801	2,617	2,198	419	130,055	電気製品
ピラト・コンデ	17,642	7,782	6,252	1,530	28,913	アルミナ
ペレン	21,174	7,044	6,680	363	67,141	カオリン
イタキ	98,809	91,399	87,466	3,933	4,119	鉄鉱石、鉄鋼、大豆
フォルタレーザ	3,278	1,304	208	1,096	60,309	
ペセン	2,205	1,542	479	1,064	143,667	
アレイア・ブランカ	3,433	599	599	0	0	
ナタル	3,101	313	223	90	8,588	果物
カペデーロ	943	434	137	297	0	
レシフェ	2,386	2,150	744	1,406	0	
スアペ	6,488	2,527	849	1,678	237,077	
マセイオ	4,120	2,425	2,054	371	5,898	粗糖
セルジペ	3,889	1,094	573	522	0	
サルバドール	3,090	2,560	1,590	970	230,270	
アラツ	30,359	9,464	4,916	4,548	0	銅、肥料
イレウス	756	756	661	95	0	
ピラポラ	0	0	0	0	0	
ノルチ・カピシャバ	980	0	0	0	0	

ブラジルの運輸事情

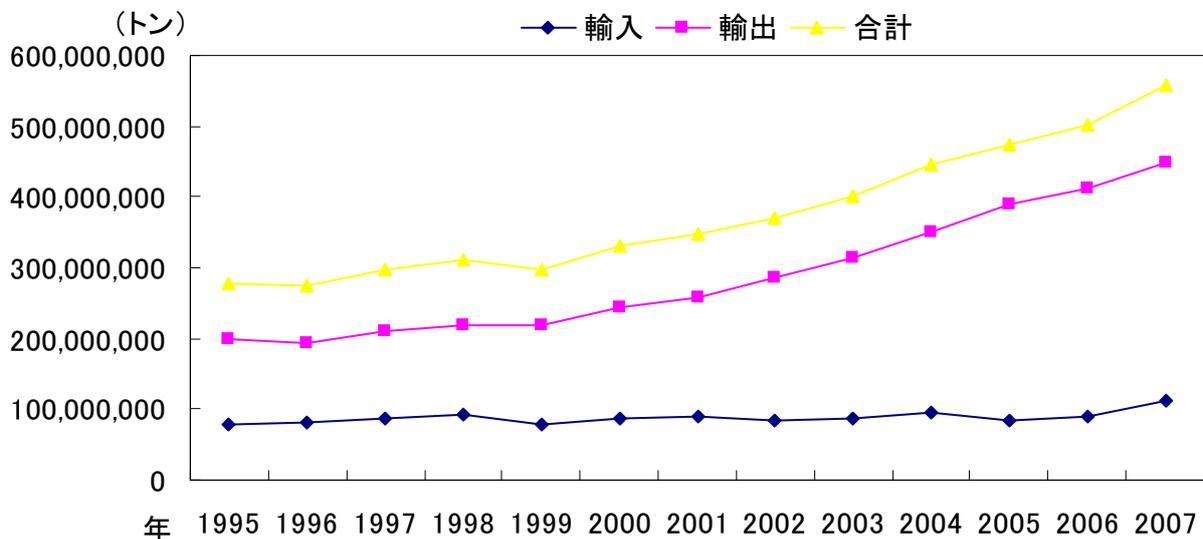
パハド・ヒアショ	7,164	4,494	4,494	0	0	
プライア・モレ	17,569	17,299	5,810	11,489	0	鉄鋼、石炭
ツパロン	104,673	103,458	102,295	1,163	0	鉄鋼製品
ビトリア	8,106	7,385	5,375	2,010	267,890	鉄鋼、石材
ホンタ・ウブ	16,687	16,687	16,422	265	0	鉄鉱石
フォルノ	121	0	0	0	0	
ニテロイ	29	0	0	0	0	
リオデジヤネイロ	17,928	10,932	7,182	3,750	387,809	鉄鋼製品、小麦
イタカイ	87,720	85,938	80,701	5,237	229,742	鉄鉱石
アングラ・ドス・ヘイス	29,506	15,735	9,230	6,506	0	
パノラマ	1,665	0	0	0	0	
プレス・エビタシオ	1,640	0	0	0	0	
サン・セパスチャン	50,337	9,980	1,629	8,351	0	原油
サントス	80,776	70,112	46,814	23,297	2,532,900	砂糖、大豆、肥料、小麦
アントナ	626	626	424	202	0	
パナグア	37,599	34,240	23,957	10,283	595,261	大豆、砂糖、肥料
サンフランシスコ・ド・スウ	17,099	10,045	6,177	3,868	316,050	原油
イタイジャイ	7,310	6,895	4,924	1,971	668,521	
インビツバ	1,467	1,288	292	996	15,616	
シャルケアーダ	170	0	0	0	0	
エストレラ	7,564	7,152	0	7,152	0	
ホルトアレグレ	7,329	1,441	921	520	0	小麦
ペロタス	677	330	325	5	0	
サンタ・クララ	0	0	0	0	15,450	
リオ・グランジ	26,680	18,805	13,042	5,763	607,275	石油、肥料、小麦
カセレス	145	0	0	0	0	
コルンバ	2,456	0	0	0	0	
計	754,717	559,046	447,837	111,209	6,553,821	

	最大水深	バース数 又は延長	港湾運営組織	出資比率	備考
マナウス	-12m	576m	アマゾン州航行港湾水運共同体	州の委託	河川港
ビラドコンデ		4	ハラ埠頭公社 (CDP)	半民間	河川港
ベレン		1,295m	ハラ埠頭公社 (CDP)	半民間	
イタキ	-21.5m	1,616m	マニオン州港湾管理公社 (EMAP)	半民間	
フォルタレーザ	-10m	1,260m	セラ埠頭公社 (CDC)	半民間	
アレイアブランカ	-15m		北リオランテ埠頭公社 (CODERN)	半民間	
ナタル	-11.5m	3	北リオランテ埠頭公社 (CODERN)	半民間	

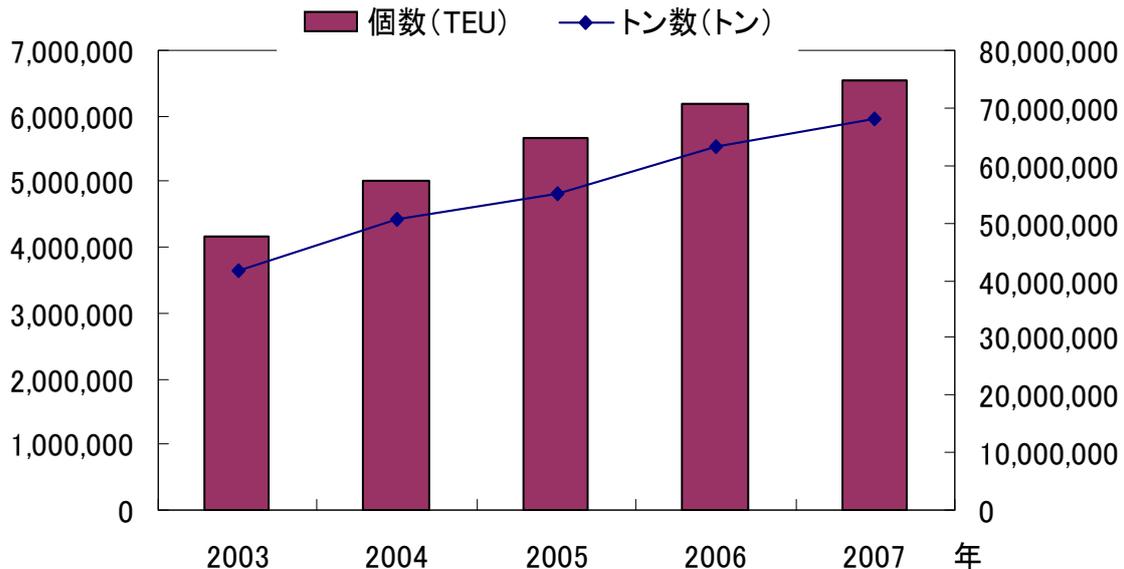
ブラジルの運輸事情

スアペ	-15.5m	16	ペルナンブコ州政府	州	円借款活用
マセイオ	-10m	5	北リオグランデ埠頭公社 (CODERN)	半民間	
アラツ		6	バリア埠頭公社 (CODEBA)	半民間	
プライアモーレ	-16m	2	バリトリオトセ社	民間	
ツバロン	-20m	6	バリトリオトセ社	民間	
ピトリア	-10.6m	16	エステリトサント埠頭公社 (CODESA)	半民間	
ポントドゥブ	-16m	2	サマルコネラサ社	民間	
リオデジヤネロ	-12m	36	リオデジヤネロ埠頭公社 (CDRJ)	半民間	
イタガイ	-14.5m	6	リオデジヤネロ埠頭公社 (CDRJ)	半民間	
アングラトスレイス	-10m	2	アングラ港コンソーシアム	民間	
サンセバスチャン	-8.2m	7	サンセバスチャン港管理公社	半民間	
サントス	-13.5m	13,446m	サンパウロ州埠頭公社 (CODESP)	半民間	
パラナグア	-13m	2,943m	パラナグア・アントニナ港管理局	州	
サンフランシスコスル	-10m	750m	サンフランシスコスル港管理局	州市	
イタジヤイ		4	イタジヤイ港管理局	市	
ポルトアレグレ	-6m	33	リオグランデトスル港・水路管理局	州	
リオグランデ	-14.5m	3,504m	リオグランデ港管理局	州	

外貿港湾取扱貨物量の推移(単位：トン、2007年港湾統計年鑑：ANTAQホームページより)



コンテナ取扱量の推移(単位：TEU、2007年港湾統計年鑑：ANTAQホームページより)



(2) 事業規制等港運に関する法制度

①港運会社は民間企業であって公的機関である港湾管理者から港湾の場所の一部を借り受けることにより事業を行うが、入札と入札後の借りるためのプロセスを定めた港湾法をはじめとした法律がすでに制定されているとともに、より詳細な規則も最近交付された。また当該規則の中には悪徳事業者等を排除するため、契約解除のための項目も含まれている。

②港湾料金については、港湾管理者が決め、港湾許可に関する諮問機関（CAP）によって許可される。料金の変更については、ANTAQ（運輸省の外庁）の承認を受ける必要があり承認後15日以内に運輸省に伝える必要がある。また料金の変更はCAPの許可に従い、港湾管理者との間で締結された契約を通してCAPが段階的に引き上げていくことになる。なおブラジルではダンピングなどの過当競争は今のところ見られない。

(3) 政府の基本政策・最近の動向

①港湾の財政計画は、それぞれ港湾ごとの管理者たる連邦政府（運輸省）、州、市及び民間（サンタカタリナ州のインビツバの1港のみ）によってそれぞれ行われている。

なお港湾の開発に携わるものは、環境の維持や保護を推進する義務が課せられており、その責任の範囲は決められた港湾区域を越えた範囲に及んでいる。港湾事業者各々許可を得る必要がありANTAQ及び運輸省は、環境影響を抑制するという要請に対応して、港湾事業者によって行われる活動をコントロールする。この2つの機関は環境規制団体とともに環境規制の改善に向けて活動している。ANTAQは港湾運営の統合システム（SIGA）と呼ばれる組織化された港湾に環境事項を付与する計画を特別に実行している。

②ターミナルの運営は一般的に24時間365日行われている。なお休日や夜間勤務を行う港湾労働者は、その分の手当を受け取っている。

③通常の貨物については港湾に設けられた検量スペースにおいて検量が行われている。

なお穀物類の検量については、トラックや鉄道から荷下ろしを行う場所にて検量を行う（検量機がない港湾もあり、そのような港湾では黙視にて検量）。両方とも検量は民間の港湾オペレーターのよって行われ、その結果（コンテナ等の容器を除いた重量）は港湾管理者に報告する義務がある。

④港湾設備の充実を図ることを目的としてブラジル政府の政策として、港湾内で使用される荷役機械等の設備を直接海外から輸入する場合は、IPI、PIS/PASEP、COFINSといった諸税の暫定的な免除措置が現在執られている。

⑤港湾のオペレーターとして海外資本の参加は制度上可能である。ペルナンブコ州のSPA港にフィリピンのオペレーターが参入しているのをはじめとして、実際70～80%のターミナルが海外資本である。

⑥港湾関連の料金については、各港湾管理者のホームページに掲載されている。

⑦ブラジルでは港湾法に基づき、港湾労働者管理組織（OGMO）と呼ばれる民間港湾オペレーターによって港湾労働者の管理や供給を目的とした団体が組織されており、労働組合との交渉はこの組織において行われている。

⑧客船及び貨物ターミナルの保安体制については法務省に権限があり、その権限は運輸省が関与する機関であるCOPORTOSを通じて実施される。

⑨近年の港湾セクターにおける主たる課題は、取り扱う貨物の増加に起因するものである。多くの改善点を有している港湾インフラは、資金の投資によって港湾やターミナルの効率性の改善により需要の増加をもたらしてきたが、ブラジル港湾における荷動きの増加が今後も継続することを各方面から指摘されており、インフラ供給の増加の必要性は緊急を要している。港湾へのアクセスの問題も大きな課題であり、これはアクセス手段の鉄道とトラックとのバランスの不均衡（ほとんどがトラックに頼っている）に起因している。港湾へのアクセスのための鉄道サービスを増加させることも優先的に解決すべき課題の1つである。また農産品の輸出については、時間がかかると品質を落とすという課題があることからより効率的なシステムを構築しなければならない。

#### （4）その他

##### ①港湾の民営化

ブラジル憲法は、港湾の開発は直接又は許認可を通じて連邦政府が行うこととしている。しかしながら、この国営港湾システムは、港湾労働契約の労組独占に起因する荷役効率の悪さと港湾料金の高さ（例えばコンテナ一個の荷役料は欧州各港約10ドルに対して、ブラジルは27～42ドル）により、特にブラジル製品の輸出競争力維持の点でかねてより問題視されている。政府はその問題を解決すべく、93年2月に港湾サービスの近代化に関する法律を制定した。同法により港湾労働は新たに結ばれる労使間の集団労働契約、若しくは企業側が設立する労働力管理機関（OGMO）によって決定されることとなった。また、港湾の管理に係る議決機関として港湾管理審議会（CAP：行政、関係業界、労組の代表により構成、管理の実務は従来からの港湾当局が行う）の設立、港湾毎の利用料率の設定、民間オペレーターに対する公共港湾施設の賃貸又は建設・営業許可（港湾の民営化）、私営埠頭での第3者貨物取扱の許可等の規制緩和が実施された。同法の施行により、全国で26あまりのCAPが設立され、民営化のための入札資格審査手続き等が進められているが、

ブラジルの運輸事情

○GMOによる港湾労働力管理の一元化は、労働組合の強い抵抗もあり、あまり進んでいないのが現状のようである。

また、港湾民営化の一層の促進のため、1995年9月に国家民営化審議会の決定により港湾システムも国家民営化計画（PND）に編入された。特に、民営化の象徴的なものとして、1997年9月には、ブラジル最大のコンテナターミナル（サントス港TECON-1）の25年間の営業権が2億7,440万R\$（レアル）で民間オペレーターに売却された。このように、政府としては、港湾施設のオペレーションを民間へ移すことにより、港湾の管理・運営から実質的に手を引くことを目指している。

また、98年9月3日には、リオデジャネイロ州のセペチバ港コンテナターミナルの競売が実施され、9,290万R\$（レアル）でCSN（ナショナル製鉄）に落札された。セペチバ港はリオ港を補完する目的で1982年に完成したが、1975年から政府プロジェクトによりコンテナターミナル建設が実施され、98年6月29日にはカルドージ大統領も出席して開港式が行なわれた。

②PND (Pragrama Nacional de Dragagem:国家浚渫プログラム) 及びPAC (Progarama de A cerelação de Crescimento : 成長加速プログラム)

伯政府は、港湾施設特に岸壁水深不足を改善するため2007年12月にPNDを策定した。同計画の浚渫事業は係留施設等その他の港湾整備事業とともにPACに組み込まれ、取組が進められている。

【PACの主要港湾事業：第8回PAC中間報告（2009年8月）時点】

○航路等の浚渫（国家浚渫プログラム：PND）

港湾	入札公示	工事開始	計画水深(m)	投資予定額 (百万レアル)
レシフェ港	2008/10/8	2009/3/17	11.5	30.8
リオ・グランデ港	2008/11/7	2009/8/23	16.0/18.0	160.0
サントス港	2008/11/14	2009/10/30	15.0	167.3
	2009/5/27	2009/11/30		
アラツ港	2009/3/6	2009/11/30	15.0	49.0
サルバドール港			12.0/15.0	50.0
リオ・デ・ジャネイロ港	2009/3/27	2009/11/30	15/13/11/9.5/9	150.0
ナタル港	2009/5/27	2009/11/30	12.5	30.3
アングラ・ドス・ヘイス港	2009/6/3	2009/11/30	10.0	5.0
ビトリア港	2009/6/25	2009/12/30	14.0	95.2
イタガイ港	2009/7/22	2009/12/30	17.5	130.3
スアベ港	2009/8/14	2010/1/18	20.0	108.8
サンフランシスコ・ド・スル港	2009/10/8	2010/1/18	14.0	109.3
カベデロ港	2009/10/13	2010/2/1	11.0	105.0
フォルタレーザ港	2009/11/30	2010/3/1	14.0	63.8

ブラジルの運輸事情

イタジャイ港	2009/11/30	2010/3/1	12.0/12.5	23.3
インビツバ港	2009/11/30	2010/3/1	13.0	4.4
パラナグア港	2009/7/1	2010/3/19	16.0/15.0/14.5	117/0
PND合計				1,399.5

○港湾整備の主要な成果

実施港湾	実施内容	進捗状況
イタガイ港	航路浚渫(フェーズ1)	2009/9/15完了
ヒオ・グランデ港	浚渫	2009/8/23開始(10%終了)
	防波堤の延伸	88%終了
ルイス・コレイア港	港湾建設	2009/7/27(1.4%終了)
サントス港	港湾アクセス道路の整備	88%終了
イタキ港	100号岸壁の整備	2009/12/31時点で20%終了予定
	浚渫	2009/12/31終了予定
	101号、102号岸壁の改修	2009/12/31時点で49%終了予定
サンフランシスコ・ド・スル港	201号岸壁	47%終了
	101号岸壁	23%終了
マセイオ港	コンテナ岸壁の建設(フェーズ3)	48%終了
レシフェ港	浚渫	50%終了

8. 船員

(1) 船員数

オフィシャルな船員約14,000人、補助的な船員約460,000人

(2) 船員教育機関、監督行政機関の組織図

船員教育については、海軍が所管する船員教育機関で行われており、C I A B A (在リオデジャネイロ研修センター)とC I A G A (在ベレン研修センター)の2カ所がある。

(組織図は1(2)参照)

(3) 船員教育機関の概況

上記2つの船員教育機関は、研修費は無料で、研修費用は海運、造船、水産に各企業が支払う社会保障支出金の2.5%を原資とした船員教育基金から拠出される。各学校定員は150名であり、2つの機関とも軍事組織で海軍が管理運営を行っている。講師は海軍職員もしくは一般市民である。研修コースには以下の2つがある。

1つはオフィシャルコースで卒業により大学卒の資格を与えられ、船舶関係の管理職候補となる。基本教育期間は4年間でうち3年間は研修所内での研修で、1年は実際の商船に乗り込み研修生として実習する。4年間のコース終了後は、専門別(石油、ガス、化学、救助等)に特別コースが設けられている。特別コースはリオとベレンの研修所の他に各州にある他の施設でコースを受講することが可能となっている。また専門別特別コースとは別に6か月～1年の内航船、外航船別の特別コースがある。

もう1つの研修コースがスバルテルノコースで船舶の乗組員になるためのコースであ

## ブラジルの運輸事情

る。本コースはC I A B AとC A I G Aの他に各地域にある海軍省港務部でも受講可能である。このコースは基本教育の期間が4か月で、海運、河川舟運、漁業の各コースがある。4か月のコース終了後、オフィシャルコース同様、資格をとる船舶の種類によっては専門別特別コースを受講する必要がある。また4か月の基本教育終了後2年間まで通信教育を受講することが可能である（最後の1か月はC I A B A及びC I A G A内での受講が必要）。

入学資格は、ブラジル国籍を有する人で、オフィシャルコースは高卒以上、スバルテルノコースは中卒以上となっている。

なお教育用シュミレーション機器はCIABAとCIAGA両機関に設置されている。また訓練専用の練習船はなく、実習はすべて実際に航行している商業船にて行われる。

### （4）海技資格を取得するまでのキャリア

所要の研修（乗船実習や専門別コース受講を含む）を受けることにより資格が与えられる。

### （5）海技資格の相互承認を実施する国

ブラジルの船員資格については、他国で同様の資格を取得していることにより取得可能であるが、両国間の情報交換及び所要の試験を合格することが必要となっている。なお本件についてはIMO（国際海事機関）規則に従ったものである。

## 9. 造船業及び船用工業

### （1）概要

ブラジルの造船業は、93年には新造船契約量が494千総トン、完工量は477千総トンであったが、1994年には完工量は475千総トンと横ばいであるが、契約量は197千総トンに激減している。このため、連邦政府は造船業界の再生のため、2000年より、中古船舶を輸入する際には同規模の新造船を国内造船所に併せて発注することを条件とする政策を打ち出している。なお、造船能力の95%はリオ州に集中している。

### （2）造船業・船用工業に関する法制度

ブラジルでは港湾の荷役料金の一定割合（国際輸送は25%、国内輸送は10%、河川輸送は40%）を聴取し、造船（船舶の改良や装備の購入を含む）のための資金として使用が可能な旨法的に規定されている。なお資金の運用は、運輸省傘下の海運基金部によって策定される資金運用計画に基づき行われる。

## 10. 観光

### （1）概要

ブラジルの観光行政は、2003年1月にルーラ大統領により新たに設置された観光省（それまではスポーツ観光省）が所管している。観光省の統計によれば、2007年には約503万人の外国人旅行者がブラジルを訪れた。最も多かった外国人旅行者はアルゼンチンで約92万人、次いでアメリカ約70万人、ポルトガル約28万人、イタリア約27万人、チリ約26万人、ドイツ約26万人であり、日本は全体の1.3%にあたる約63千人であった。

一方で観光省のHPによると2005年には約389万人がブラジルから外国に出国しており入国者が出国者の数を上回っている。

なお日本からブラジルへの旅行者については、Embraturの統計によると2005年で68,066人で、2004年の60,806人となっており、増減はあるもののほぼ横ばいといえる。

またブラジル政府は、ブラジル人旅行者の主要訪問先であり、かつ多くの旅行者が来訪する日本、イギリス、イタリア、スペイン、ポルトガル、ドイツ、フランス、米国（2カ所）、南アメリカの10カ所に観光局を設置している。

## （２）観光に関する法制度

観光関連の法制度について最初は1966年に制定され、77年に新たに制定された法律によりホテル等の宿泊施設の建設の際に政府の許可が必要となった。その後86年の改正で観光施設の設置が自由化され、91年の改正によりできた法律が現在の観光行政の基礎となっており、特に観光施設の設置に連邦政府レベルの許認可等は必要なく、土地利用規制により制限されているのみである。なお現在は、政府の政策に対して連邦政府のみならず州や市、民間、大学、非政府系企業の参加できるようにしこれら観光関係者が為替等の政策へも参画できるようにするほか、民間セクターの登録や監督等できるように規則化を図るため、これまでの観光関連法を廃止して新たな法律を策定する作業を進めているところである。

## （３）政府の基本政策・最近の動向

直接宿泊施設等に補助するといった制度は連邦政府にはないが、リゾート施設の建設に際して州が補助した例は存在する。なお、政府が観光関連施設を支援する制度以下の2つがあげられる。

①IDBと連携した観光開発プロジェクトで、空港・道路・衛生施設といった州が行う観光に資するインフラ整備に対し、全体投資額の60%をIDBの融資、20%を連邦政府の観光関連予算で支出する制度

②連邦政府の出資により設立された一般観光基金を活用し、イベントやホテル、レジャー施設建設等観光セクタープロジェクトであればどのようなものでも適用可能な融資制度

## （４）観光産業の動向

2007年の観光部門の成長率は14.8%を記録し、GDPの成長率を大きく上回っている。今後もGDP成長率の3倍程度の伸びが予測されている。

### 1.1. 国際協力（ODA対象国）

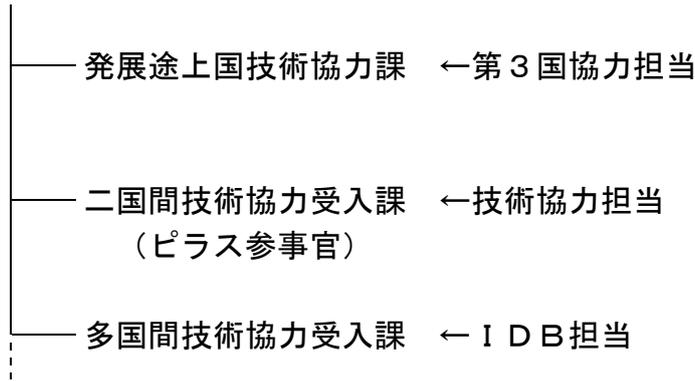
#### （１）ODA受入官庁組織図

技術協力については、外務省の外庁である国家協力庁（ABC）二国間技術協力受入課が担当、円借款については外務省経済局が担当としており、円借款案件の実際の予算付けとしては予算企画省国際問題課が行っており、ODA全般を包括的にとりまとめる省庁は存在しない。

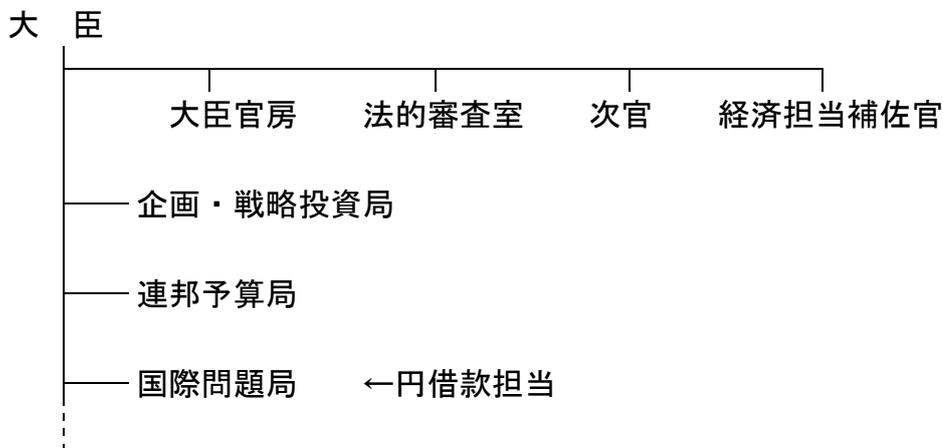
#### ○国家協力庁（ABC）組織図

（2009年11月現在）

長官（マルコ・ファラーニ）



○予算企画省組織図



(2) 国際協力に関する政府の政策、最近の動向及び今後の課題と注目すべきプロジェクトの概要等

ブラジルは、日本からの政府開発援助の受入国としては主要な位置を占めていたが、当国の経済成長に伴い、現在は技術協力及び草の根・人間の安全保障無償資金協力による協力を行っている。

日本の対伯援助方針としては次の5つの分野に重点を置いている。また、第三国に関する共同支援も進めている。

環境：アマゾン熱帯雨林保全、都市における汚染拡大の防止、環境モニタリングの強化

工業：工業製品の生産性向上、地場産業のレベルの底上げ、鉱物資源開発等

農業：基礎的な農業インフラ整備、持続可能な農業開発、国際競争力ある農産物の生産技術向上等

保健：地域住民に対する基礎医療の充実、貧困層の医療サービスへのアクセス改善等

社会開発：社会問題となっている治安の向上や基礎教育の普及等

①有償資金協力

81年にプライア・モーレ港等の港湾整備事業（約1.8億ドル）、82年にセラード灌漑事業

## ブラジルの運輸事情

(約1億ドル)、89年に港湾整備、灌漑、農業開発、農業電化の4案件(約5.1億ドル)、92年に環境関係の3案件(約8.4億ドル)、さらに1996年に橋本総理がブラジルを訪問した際に、風力発電建設等の環境プロジェクト4案件を実施した。また、98年のランプレイア外相の日本公式訪問に伴い、2000年に「カーチンガ環境保全計画」等の環境プロジェクト4案件を実施した。さらに、2003年には「サンパウロ州沿岸部衛生改善事業」のE/N交換、「パンタナール衛生改善事業」のプレッジが行われた。

### ②技術協力

農業、医療、工業、環境、運輸等幅広い分野で実施しており、中南米第1位、世界第10位の受入国である(2003年)。

研修員受入7,949名、専門家派遣2,201名、調査団派遣3,357名を実施している(2003年度末累計)。

### ③無償資金協力

ブラジルの平均所得水準が比較的高いこともあり、これまでに災害緊急援助1件及び文化無償2件を行っているのみであった。1999年度から、ブラジル国内における南北格差の是正、都市部の貧困層対策、日系人支援を目的とする草の根無償資金協力が開始された。予算は在伯の大使館及び6総領事館、1出張所に各々配分され実施している。

## 対伯経済協力の推移

(単位：億円)

	2003	2004	2005	2006	2007	累計
技術協力	34.76	28.75	28.00	23.31	12.37	989.39
草の根無償	1.82	1.84	3.96	3.27	3.35	22.89
有償資金	216.37	-	-	-	-	3,430.82

## (5) 運輸分野の協力実績

### 1) 有償資金協力実績

- 1981年度 港湾整備計画(220億円)  
 プライア・モーレ港整備、ビラデコンデ港整備、浚渫船整備
- 1989年度 サントス港開発計画(288.89億円)  
 (1999年度に融資中止決定)

注：金額、年度はE/Nベース

### 2) 技術協力実績

1998年8月～2002年7月 都市交通人材養成センター

### ①開発調査

- 1976～1977年度 プライア・モーレ港整備計画(F/S)
- 1992～1994年度 パルナイバ川船舶航路整備計画(F/S)
- 2004～2005年度 ペセン工業港湾長期計画策定調査(M/P)

## 注目すべきプロジェクトの概要等

案件名	サントス港整備事業
案件概要	<p>サントス港の整備、近代化を図るため、コンテナ埠頭、肥料埠頭及び穀物埠頭の整備、増強を図るもの。総事業費約512億円のうち、円借款289億円。1989年4月にプレッジ、11月にE/N、1991年9月L/A締結。</p> <p>しかしながら、1993年2月の港湾近代化法により、港湾コスト削減のため民間部門の積極的活用が唱えられ、サントス港の開発に関する連邦政府及びCODESP(サンパウロ埠頭公社…伯側実施機関)の考え方の相違、財政上の問題により、コンサル業務以外は進捗せず。</p> <p>その後、ブラジル政府は民間企業を通じた整備計画の実施を最終的に決定し、1999年8月に円借款中止の口上書を在伯大あて送付。2000年3月現在、円借款中止手続きについてブラジル政府と協議中。</p>
効果(評価)	コンサル業務のみで終了。
問題点	<p>対外債務削減のため、外国政府からの資金調達に対して慎重な取扱を取るようになったブラジル政府の政策転換により、円借款の中止が決定した。今後の運輸分野全般に渡る有償資金協力そのものの取り組みに影響を与える懸念も生じる。</p>
関連協力案件	
その他	パシフィック・コンサルタントがコンサル業務を受注。

## 12. その他

ブラジルにおいては、インターネットが普及しており、各省庁の政策や統計資料はホームページを閲覧することにより入手することが可能である。運輸関係の主なホームページは以下のとおりである。

- (1) ブラジル政府 (政策全般)  
<http://www.brasil.gov.br/>
- (2) ブラジル運輸省 (運輸関連政策紹介)  
<http://www.transportes.gov.br/>
- (3) ブラジル国家陸運局 (陸運関連資料)  
<http://www.antt.gov.br/>
- (4) ブラジル国家水運局 (水運関連資料)  
<http://www.antaq.gov.br/>
- (5) ブラジル国家運輸インフラ局 (運輸インフラ資料)  
<http://www.dnit.gov.br/>
- (6) ブラジル予算企画管理省 (予算関連資料)  
<http://www.planejamento.gov.br/>
- (7) ブラジル地理統計院 (統計全般)  
<http://www.ibge.gov.br/>
- (8) ブラジル観光省 (観光関係資料)

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

(9) ブラジル観光公社(観光関連統計)

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

(10) ブラジル国防省民間航空国家機関(航空関連統計)

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

(11) ブラジル空港インフラ公社(空港関連)

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

(12) 多年度計画(2004~2007年)“飢餓ゼロ”関連

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

(13) PAC(成長加速プログラム) 関連

<http://www.brasil.gov.br/pac/>

なお、ブラジルの統計は算定方法等が変わることにより、過年度の統計値も変わることがしばしば見受けられるので、常に最新の統計資料を入手することが必要だと思われる。

