

投資パートナーシップ・プログラム(PPI)説明会(2017年3月6日、サンパウロ市)

司会 那須隆一 ブラジル日本商工会議所政策対話委員会インフラワーキンググループ長

皆様、おはようございます。カマラワーキンググループ、グループ長を務めさせていただいております、JICA ブラジル事務所の那須でございます。本日は僭越ながら、本イベントの司会を務めさせていただきます。

皆様、本日はお忙しい中、投資パートナーシップ・プログラム説明会にお越しいただきまして、誠にありがとうございます。皆様すでにご承知の通り、昨年8月にテメル政権がインフラ事業のさらなる民営化を目的にPPI、投資パートナーシップ・プログラム制度を創設しまして、空港、港湾、鉄道、道路の交通運輸、それからエネルギー、上下水道の3分野の実現性の高いインフラプロジェクト、34のプロジェクト案件を発表いたしました。

この制度については、PPIの制度についてはもう皆様ご承知の通り、昨年10月の日伯経済合同委員会、それから貿易投資促進産業協力合同委員会、それから10月の下旬にブラジリアで開かれましたブラジル穀物輸送インフラ改善セミナーでもですね、ブラジル側から言及があるとともに、昨年テメル大統領が訪日された際にも、ぜひ日本企業に参加いただきたい旨を自ら表明されるなど、本制度に対する日本側へのブラジル政府の強い期待が示されております。

一方、そのPPIの存在については、皆さん認識はされているものですね、実際に企業様側のリスクを長期的視点から分析するのに不明な点が多いため、投資判断を躊躇されている企業様も多いというふうになっております。

本日の説明会では、お二人をお招きしておりますので、ご紹介させていただきます。まず、PPI庁、これは日本の省庁の庁にあたるものと考えられまして、大統領直轄の庁になりますけども、このPPI庁で本プログラムの調整の総括を担当していただいているマルセロ・アライン投資パートナー調整局長。それからもう1名、PPIの実務ロジスティックを担当している部署であります物流システム開発公社、EPLのジオジェネス・アルバレス部長。主に道路と鉄道を担当されています。

この2名をお招きしまして、今から約1時間強ですね、特に日本企業様の関心が高い鉄道、港湾、道路、エネルギーの分野のプロジェクトを中心としたPPI制度の概要、また、単にプロジェクトの説明だけではなくてですね、すでにこのPPI、先行して空港分野が始まっておりますが、その経験を踏まえてですね、より企業様に配慮した手続きの修正を行っているらしくて、その点も含めまして、最新の情報を発表していただく予定にしております。

今回ですね、ご案内にもお書きしましたがけれども、事前に企業の方から質問、これは海外投資家の為替リスクですとか、投資優遇措置、官民の役割分担などの関心事項についてもですね、PPIの方に伝えておりました、プレゼンテーションの中でこれらについても回答していただく予定です。

聞かるところによりますと、このPPI庁はですね、この今日のセミナーを機に、今年のだこかのタイミングですね、日本でさらにフォローアップのセミナーを開催されることも計画されているということです。ぜひ、プレゼンテーションの後にオープンな質疑応答、それからクローズな個別相談の時間も設けておりますので、ぜひこの機会をご活用いただければと思います。それでは早速、

本説明会を進めさせていただきます。まずは PPI のマルセロ・アライン局長に一言ご挨拶をいただきまして、続きまして、同局長とジオジェネス部長の方からプレゼンテーションを行っていただきます。それでは、アライン局長よろしく願いいたします。

マルセロ・アライン PPI 庁投資パートナー調整局長

皆様おはようございます。このたびはブラジル日本商工会議所のこの行事にお招きいただき、大変光栄に思っております。このたびは私どもの方から、インフラ整備の民間委譲、コンセッションに関する取り組みについて紹介させてもらう機会をいただいております。

会議所の皆さんと那須所長、昨年から何度かこのような協議をさせてもらっておりますが、今お話にもありました各活動、努力に加えて、このたびこのセミナーの機会をいただきまして、ブラジルにおけるインフラ整備の民間への委譲、コンセッションのいくつかの事業や努力について、情報を共有させてもらう機会を設けさせていただきました。

それでは早速、こちらの方の画面にそってこちらの PPI 事業について紹介させてもらった上で、その内容を紹介したいと。まずは、転換期の政権となるこの政権について、背景情報を少し。ジルマ・ルセフ大統領の弾劾後、ミシェル・テメル大統領が 2 年半の短い期間でブラジル経済の成長および安定を取り返すという二つの大きな課題を受け、それを実現するために三つの柱を提唱しています。

一つは、財政責任を復帰させると。公共の出費を抑える確実な財政運営を展開するという責任を提唱しています。マクロ経済における財政責任の復活ですが、まずは憲法改正により公共出費の抑制を制度化しました。これによって、連邦政府の歳出はインフレ率を上回ってはならないという規定を法律の中に盛り込みました。今後 10 年間、公共支出はインフレ率を上回る率では伸びてはならない。これによって、近年非常に大きく伸び過ぎてしまった公共の赤字を抑えるのはもちろんですが、財政の安定化を実現することになりました。この公共支出の抑制の憲法改正は 12 月に国会で承認されました。憲法改正ですから 2 回国会の承認、下院議会および上院議会両方で承認を経て、これが大きな一歩になりました。

二つ目の大きな対策は、年金改革であります。社会保障の赤字を抑制するために、公務員の年金の権限の規制、そしてこちらの年金制度にあるいくつかの歪みを抑えることを趣旨としています。こちらは極めて大きなもので、財政責任の緊縮の対策に加え、こちらによって財政の黒字化を目指します。これによって、公共債務の支払いに充てることができる。今後 2、3 年間で、歪みが生じている公共赤字の安定化を実現すると。

二つ目の大きな柱が、インフレの抑制のための碇、アンカーを設けるというものです。通貨の過剰な対ドル安が発生したために、インフレ目標を大きく上回るような高い物価指数の高騰が生じました。その結果として、一般の市場そのものが今後数年間のインフレの展望が見えなくなったと。今後の経済における指標の不透明化が進み、非常に困る状況がありました。

テメル政権ではそれを受け、民間のいわゆる Focus 指標、ブラジル中央銀行による 100 以上の民間の金融機関に対するアンケート調査でも、ほぼ一律に年間インフレ率が 4.5% ということで収

束しました。これによって、きわめて高い金融市場の金利を低下させるという大きな効果がありました。つまり、この最大の結果は金利低減の効果があると。

この二つの柱の成果として、三つ目の大きな柱である経済成長の再開です。ブラジルは昨年、過去 15 年来の大きな景気後退に見舞われました。GDP マイナス 3.5%という大きな打撃を受け、これはインフラ整備の民営化にも影響がありました。全体的な景気後退のために、例えばこちらの方の公共料金手数料による収入など民営化にも大きな影響がありました。したがって、このテメル政権の最大の目的の一つである市場の民間の信用回復が大きな要になっていますが、それだけでは不十分ということも意識しています。信用回復だけでは進むことができないと。これは実はすでに獲得済みです。一般の世論調査 Survey によりますと、実業界および消費者市場ともに信頼指標が回復しています。ずっと下降傾向だったこのような指標が再び成長基調に入っています。

ではこちらで経済成長の復帰の具体的な対策ですが、まずは与信、信用提供の部分が非常に大きかったと。前政権ではこれは過剰に消費を促すということで過剰な与信が行われていたと。こちらについては、まず金融市場側の方ではこちらがうまく吸収していると。ただし、現時点では消費の過剰な投入による経済再活性化は適切ではないということを確認しています。

その具体的な対策は、これに代わる対策ですが、インフラ整備への投資、こちらの方で PPI が入って来る訳です。こちら、インフラ整備への投資の再開を目指すものですが、テメル政権発足時の認識では、ただし従来の前政権と同じく国庫の支出によるものであってはならないと、民間の事業としてこれを進めるということに方向転換しました。それを可能にせしめるために新規の資金調達源を提供する。こちらの事業を有効化するための手段を提供する。そしてこれをコンセッション、民営化という仕組みを制度化して確実化することによって、これを事業として可能にさせるということを目指しました。

まだ去年の5月から始まった政権ですが、いくつかのことを始めております。一つとしては、この PPI を作るということであって、もう一つはこのような後押しをするためのパートナーシップ・プログラムですけれど、これをもってそれぞれインフラ整備に関連している機関というものを調整するというになっております。省庁でもありますし、そしてまたファイナンス機関とか、規制機関とか、それに関しては、例えば連邦会計検査院とか。そして、大切なことは、この PPI というものは、例えばプロジェクトのモデリングをする訳ではなく、計画をする訳でもなく、環境ライセンスを与える訳でもありません。この色々な調整をするという役割を持つのが PPI 庁の役割です。

色々なプロジェクトで様々な機関の間での情報を提供することですとか、環境ライセンスを取得するということに関してかなり時間がかかっていたという問題がありました。ですので、できればファストトラックのようなものでこの問題を解決することを考えて、この PPI 庁というものが設置されました。これに関してまず二つのことが考えられました。一つはこの PPI 庁ということであって、これに関しては大統領、そして臣6名。それに関しては財務関係、計画関係、要するに予算ですよ。そして環境大臣。それをもってどれだけ環境が適切なものかということを見せております。また、この環境ライセンス取得にかなりのペーパーワークがあるという問題があったりもしました。そして、

以前はこのように輸送に関係する問題もあって、港湾、空港関係、それを一つにまとめたということであって、それでもっともっと統合するということが考えられました。このように、輸送関係、港湾、空港関係の大臣。そしてまたPPIの長官というものも入っていて、政治的な面、そしてまたセクター関係、ロジスティック関係、エネルギー関係のものもあります。それ以外に BNDES、そしてブラジル銀行などの総裁なども入っております。他の省庁の者も招待されるということになって、規制する省庁なども入っております。

この委員会の初めての会議というものが9月にあって、今度は明日、火曜日にあるということになっています。この委員会ですけれど、定期的に会議を行って、まずガバナンスを定めるということを行います。このPPIが運用できるためにということで集まっております。またこのプロジェクトにおいては、国家の面においてプライオリティが高いというプロジェクトを定めることになっております。

こちら、この調整局ですけれども、この中で三つの分野に分かれております。一つはプロジェクトを決めるということであります。ここでEPLとか、その他の省庁とか規制する省庁などが関わっていて、これから20年間において何がインフラ整備で重要かということ、例えば物が運ばれる、人が行かなければいけない、どこでエネルギーが必要かということなどを決めて、そこで良いプロジェクトというものを選択していくということ。この需要に対応できるということにしております。

BR-163号というものがありますけれども、この高速道路はマット・グロソ州の中心からパラ州のミリチトゥーバという町まで行きます。これは中西部で生産されている大豆を輸出するために使われている高速道路です。このインフラ整備が整っていないということがあります。20年前にはまだ現在のように穀物が中西部で生産されるということがなかったもので、その時にはマット・グロソ州、ゴイアス州からロジスティックスの面で必要だということが考えられていなかったもので、今どのような輸送がされているかということ、それはトラックで行われているので、もしそこに鉄道があればもっとその需要に対応できるということがあったんです。そしてトラックですけど、そのトラックが通っている高速道路というものが、かなりインフラが整っていないところになっていますので、色々な問題がもたらされています。ですから、このように計画を立てるということとはとても大切なことです。

現在の問題もありますけれども、これから20年後の問題はどこにあるのかということを考えなければいけません。インフラ整備というのは実行に移すまでにはかなりの時間がかかるので、それだけの時間を見なければいけないということです。このPPIではそのようなプロジェクトを選択することがまず大事です。そして、プロジェクトが選択され、承認されれば、そのプロジェクトが今度は実行に移されます。国にとって優先されるというプロジェクトであれば、規制する機関とか省庁、ライセンスを与える機関に情報を、こちらがある情報をAがBにお願いして、それをまたBがAに返してということにならないようにします。

そのために、環境省というものが関わっていることがとても大切なことです。というのは、過去によくあったのが、この環境の面においてかなり多くの問題があったということがあります。あるプロジェクトが入札段階という所で環境の問題があるということがあったりしたので、そのようなことで、

プロジェクトが始まる前にそれが見られていれば、そのような環境の問題はなかっただろうということです。ですので、環境省として、プロジェクトが生まれる時に、このプロジェクトを進めることが可能であるとか、不可能であるとかということを、プロジェクトが生まれる段階で見ていただくということがとても大切なことです。そのプロジェクトがどんどん進んでから環境の面でこれは実はだめだったというようなことにならないためです。

そのような会議が行われて、そしてプロジェクトについてのボトルネックなどを見たりいたします。PPI 庁は直接大統領につながっている庁です。

そしてこの 3 番目、私が担当しているところですけども、ここはステークホルダーに関わっているものです。ユーザーとか規制機関とか色々なものと関わっていて、色々な提案などを吸い上げて、そして他の PPI のメンバーにそれを説明するとか、また PPI が進めるプロジェクトに関してその政策などをステークホルダーに説明するということなどをやるのが私たちの役割です。

9 月に行われたこの PPI の会議ですけども、これで 10 の方針というものが決まりました。これは私たちのウェブサイト、英語でご覧になっていただけます。www.projetoocrescer.gov.br です。これを是非英語でご覧になっていただければと思います。

まずこの第 1 回目の会議ですけども、その 10 の方針が決められました。このインフラ整備関係においてはこのようなことが見られました。まず一つは、ブラジルの政府としてコンセッションを、過去 10 年間やってきたことなんですけども、これに関しては、ジルマ政権はフェルナンド・エンリケ・カルドーゾ政権とルーラ政権を足した数以上コンセッションを行いました。そのモデルというものが、そのプロジェクトというものがまだ熟されていないモデルでプロジェクトが選ばれていて、かなり民間の方からの投資が必要ということであって、そしてそれについての回収率というものがかなり低かったというものなんです。それは、ROI が債務に対して支払う利益と同じようなものです。それに関しては、投資家としてはそれでいいのかなと思われたんけれど、しかしインフラ整備としてはかなりのリスクがあるということなので、ブラジルの国債を買うのとはちょっと違う話でした。

かなりの投資も必要ということであって、例えばある高速道路を 5 年間で拡張しなければいけないというプロジェクトがあったりします。それがコンセッションで与えられるんですけど、そこに通行量がなくても、要するに、ある部分だけかなりの交通量があるけれど、その前方に交通量がないと。そういうことで、回収率としてはあまり投資家としては面白くなかった。しかし BNDES としては良い利子があったので、その場合だと BNDES のローンが 7 割、8 割ぐらいあったので。そのプロジェクトが進められるということであっても、ガバナンスというものは、中規模とか、外国からの企業が参加できないということになっていました。そして BNDES は、解決案というより問題であったということになっていました。銀行からのそのローンを受けられれば良かったんですけど、それがコンセッションの 20 年間 30 年間使えるというものではありませんでした。ですので、外資系の企業で、そしてそのプロジェクトをボードに説明しなければいけないことであれば、このプロジェクトには関心はないという問題があったりいたしました。

あと、もう一つが、こちらの事業に相当の設備投資を余儀なくされていた。そしてその対価であるサービスの質の方も非常にハードルが高いと。例えばですけど、高速道路の二車線化、双方線化

の方に要求の重きがあつて、一方でサービスの質の方についての言及はなかつたと。例えば道路に穴が開いた場合数日以内に埋めなければならない、あるいは事故があつた場合の対応などについての規定はまったくなかつたと。初期投資ばかりに重点が置かれて、その後の質については特に規定がなかつたと。その結果として、我々が近年で見えてきたことですが、その落札者、こちらの方の BID を勝ち取つた会社は基本的にはゼネコンが参加している、大手の土建屋が出資を行っているような事業者ばかりになつてしまつたということになりました。

その後に発生したこちらのブラジル危機、この危機については、ちなみに自分は非常に統計的にも珍しい現象が二つ折り重なつたというふうに見ています。統計学上でのいわゆるブラックスワンという、非常に稀な現象が発生したというふうに見ています。

まず最初の方のブラックスワンが、大幅な GDP の後退。2 年間で合計約 8% という問題が発生しました。その結果として、ブラジルの高速道路の主な財源だつた道路料金が大幅に後退してしまつたと。二つ目のブラックスワンは、いわゆるラバ・ジャット、汚職撲滅の本格的な司法府の事業ですが、その結果としてこのような落札者、事業者のほぼすべてであつたゼネコンがその打撃を受け、信用が失われたために、金融市場での資金調達が非常に苦しくなつたという現象がありました。その結果として最近の民営化事業、銀行からの資金調達が非常に大きな重みがあつたものが急に厳しくなつてしまつたという状態になりました。そのために、我々、新政権発足時に、それまでのコンセッションの制度の見直しを余儀なくされました。9 月に行われた最初の委員会ではこの制度の方向転換を行いました。

以上のような前置きの背景情報を説明させていただきますが、このような事態であつたためにこうした新制度ができたわけです。その新制度の要が、まず一つは、事業として成熟している、熟成度が高い事業のみを民間に任せると。エンジニアリングの部分などがすでに整つた状態で入札に出すということです。

二つ目が、そのサービスの質の方に重点を置く。例えば高速道路の場合、何らかの医療の非常時があつた場合何分以内に対策を行うべきである。あるいは道路の舗装、保守、維持をどの程度行うかと。つまり、どの程度の工事をやるかということばかりではないと。工事案件として重要ではないという訳ではありませんが、ただしやはり事業の存続そのものが重要であると。工事ばかりに焦点を置いていますと、ゼネコンしかこちらの方に応札しません。そしてゼネコンはこの最初の 6 年間、初期の工事の方だけの方に注力して、その今後の高速道路の運営は後回しにしてしまうというふうな事態が生じていたということの反省でもあります。

二つ目が、入札における競争を高める、多数の応札者に参画してもらうことを目指しました。その対策で、まず我々も従前の問題であつた、こちらの資料関係、公告内容を広範囲に普及すると。まずポルトガル語と英語、両国語併記で発表すると。一見当たり前じゃないかと言われがちかもしれませんが、今までそういうことはなかつたのです。こちらで発信しているメッセージは、外国の投資家も歓迎しているというふうなメッセージを発信しています。翻訳の誤解なども回避することができます。

そして 2 点目は、従前の事業の検討期間は公告の発表から入札までの期間が非常にタイトだつ

たと。基本的には 30 日間か 45 日間程度だったというふうに非常に短いものでした。もちろん政治的な圧力がありました。できるだけ早くこれを BID にかけて、事業を少しでも早く開始してほしいという政治的な関心があった訳ですけど、ただしこのような短期間ですと、他の有力な事業者が参加できない事態となってしまいます。例えば中堅の、確実ながらも大手の企業ではないような企業の場合は、まずはそちらのボードの承認をもらうまで、コンサルタントを雇ってこの事業の技術的な実現可能性、あるいは法的なリスクなどを評価するというふうな活動をやりたがります。45 日間はそういう点では短すぎます。やはりこういう状況で競争力のあるような応札はできない。じゃあこちらの方は見合わせようというふうな中堅の企業が多くありました。それを受けて PPI の委員会は 100 日間というふうな公告の発表から入札時期の間隔を設けました。これは現在入札にかけている四つの空港に採用している期間です。

一方で、より複雑なインフラ事業、例えばグリーンフィールドな鉄道案件、鉄道の場合は多くのそういう各種調査が必要です。あるいは石油・ガスの地質学的な調査を必要とする事業の場合ですと、もちろん半年を超えるような期間を設けることにしました。

この措置は国内外の投資家から非常に歓迎されました。これによって競争が高まると。応札者の質と応札額の内容の改善が見受けられると。

二つ目の対策ですが、技術関係者が参加できるようにさせる。こういう各種事業者、コンソーシアム事業者に対して、特に外国の技術者などが参加できるようにさせると。この分野についても、やはり我々も意識していますが、まだ根本的な解決策はできていないことは認めざるを得ません。

三つ目の対策ですが、よりこちらの事業の当事者の役割分担を明確にさせると。公共、そして民間のそれぞれの業務の責任を分けると。大臣や各省庁および委員会は、特定の選挙で選出された政権が 4 年間の期間の中で明確な政策あるいは方針に従ってその活動を行います。例えばそういう民営化を進める政権であるかなどの点ではありますが、それは政権の範囲であります。ただしこのような契約は基本的には 20 年以上、非常に長期の契約になりますが、その間に規制庁、このエージェンシーという独立行政法人が行います。独立行政法人であるために、政権に左右されません。また、公務員が指揮を執る、官僚による独立した、これは政権の荒波に絶対影響を受けないような機関がその主導権を握ります。このようなエージェンシーが進めるということによって、政治的な影響を回避するという形を強化しました。

二つ目がこちらの、投資額の合理性を高めるということを打ち出しました。投資の合理性というのは、複数の考え方があります。例えばですけど、今までの、ほぼ必ずあった双方線化、二車線化のような無茶なことは頼まない。あるいは空港の民営化の場合は、即座に離着陸の滑走路を増やすというような無茶な要求もしないと。そういう短期の確実な事業の改善内容を設定する。そして、合わせてこちらの方では需要のトリガーという対策を設けます。例えばですが、500 キロの高速道路があります。うち 200 キロを二車線化が必要、双方線化が必要である。他の部分は必要ではないというような状況の場合ですと、あえて 500 キロ全長ではなく 200 キロ程度にその要求をすると。ただし将来的に需要が高まる場合、例えばある程度こちらの交通量が現状より 2 割増した場

合ですと、こちらの方のトリガーが動いて、こちらの方の投資をその時点で行うと。これが目指すことですが、初期投資、CAPEXを抑えることができます。今後のCAPEXは必要に応じて、収入の増加に伴い行わせるようにすると。これによって経済性が高まるというふうな効果があります。

このような対策がありますが、環境認可、ライセンスも、予備要求、未然の要求というふうに最初から設定しておきます。今申し上げました通り、通常多くの事業は、事業が進んだ後で環境認可がボトルネックというふうなものがありますので、それを回避するために、その環境認可の取得が可能である、有望であるというふうな案件のみを政府が入札にかけるというふうなことにしています。

もう一つの新規の規定が、公社、国営会社の応札参画の制限です。例えば空港の場合、Infraeroという公社が最近の6つの空港に49%の株主としての参加が義務付けられていました。これは経済面でも、金融面でもあまり意味がない措置です。経営権を持たないのに公社が49%も出資させるというふうな規定には意味がありません。Infraeroのキャッシュフローにも大きな負担があり、またその空港の経営事業者に対しても負担があります。民間としての収益性と、公社という株主を抱えるという二つの問題を持たなければならないと。このために、今後の空港のコンセッションではこの公社の参加はゼロにする、必要なくさせました。鉄道関係でもValec社の出資を義務付けていましたが、これも新規のプロジェクトには排除しています。つまりそれによって経済的な合理性、純粋なそういう権益、そういう、公共の出資者を無理やりパートナーにするような無理のない、純粋な事業としての合理性を持たせると。

そして次の対策がこちらの、民間にも魅力的な回収率、リターンを持たせるようにさせていると。ペイバックが短期で実現できるようにさせる。これによって国内外のプレーヤーの参画をより魅力的にさせると。これを通じて、高い回収率を提供することによって、入札段階でも、入札額そのものでも政府にとっての回収ができると。そういうリスクを考慮した、そのリスクにふさわしい事業の料金のBID設定をします。つまり今まで一律同じような回収率、ペイバック率を設定していましたが、今度はその事業単位で、案件ごとに異なるリターン率を設定していると。

次はこちらの方の、そのリスクの割合、分担を明確にするという対策です。こちらの方では、公共のリスク、民間のリスクで不透明な部分がありましたが、それを透明にする必要性を感じていました。こちらの方、入札の諮問の段階、公聴会の段階から民間が参加しています。まずはこちらの方の、公告草案を60日前から公開して、全ての関係者、ステークホルダーの質問には必ず回答しなければならない。そして、このような透明な形で入札案件の公聴、意見公募を行います。そして次にTCUに付します。TCUは日本で言えば会計院に相当する、行政の会計監査当局の機関ですが、こちらの方でもその透明性を徹底させます。こちらの不透明さについての不満が日ごろから唱えられていたことがありましたので、これを受けて、こちらの方にある projetcrescer.gov.br というサイトでその内容を全て公開しています。全ての案件の内容を伝え、またさらに詳細情報が必要な場合のリンクも載せています。これは従前の透明性の部分では大きな進化になりました。ウェブサイトはポルトガル語、英語の2カ国語になっています。

そして、この金融関係の条件ですけど、今までの説明ではガバナンスが変わったということがあ

ります。この PPI の初めての審議会の会議から変わったということをお話しております。そして、私たちは、BNDES にいつも関連しているというファイナンスから逃れたいということです。というのは、これは国としてこのように補助されているローンであったということで、ブラジルの財政条件がかなり厳しくなった一つの原因であるということです。そして、このように補助されているローンであれば、もちろん、一つの見方としては、ブラジルにおける大手グループというものが参加できるというメリットがあります。以前から BNDES に関連している、そして色々な保証がある、そのような大手企業は参加しやすい事になりますけども、外資系の企業とか、もっと中規模の企業は参加しにくいというそのようなデメリットがあります。ですので、長期的に考えれば、このローンとしては、その市場で使われている利子、そしてその市場で使われているそのようなツールをもってということが考えられています。そして、BNDES というものは、そのローンというものをどんどん少なくするということが、私たちが考えている事です。

そのようなことで、この回収率というものはもっと高くなければいけないということなんですけども、しかしながら、その反面、このようなことが行われるということであれば、もっと色々投資できる国際的な金融機関とかファンドなど色々な所が参加ということになります。以前はこのようなプロジェクトファイナンスはできないものでした。ブラジルにおいては、これはとても興味深い話になっていました。海外であれば、PPI であれば、そのようなプライベートな銀行が投資をしていたんですけど、ブラジルにおいては、プライベートの企業が PPI に参加していたんですけど、その融資をしていたのは BNDES、国ということでした。

この BNDES、2014 年では例えば IMF よりお金を持っているというバランスになっていたということだったので、このようにブラジルでの BNDES の使い方を見直さなければいけないということになっていましたので、この財政の面でこのような補助をしているということは不可能ということでした。このモデルであれば、これは本当のプライベートの投資がなかったということであったので、プライベートのローンがなければいけない、ですからその市場での利子でなければいけないということです。

ブラジルの資本市場であれば、そのように高額なローンであれば、すぐ国債でそれをできるという訳ではないので、ですので今トランジション・フェーズという感じであって、そして BNDES としては、その融資をしているけども、プロジェクトの参加率は少ない。例えば空港であれば 40%までしかファイナンスをしない。以前は 70%でした。道路であれば 70%ということです。それ以外は国債を発行するとかいう方法をとらなければいけないということです。これをもって、この BNDES で補助されているローンというものを少なくすることを考えております。

もちろん BNDES としては、開発を促進するということをやっています。しかしながら、徐々に、このようにプライベートの機関が関心を持っている、空港だとか、道路だとか、電力関係の配電・送電関係には参加しないということ。そして、もっと社会的な面ではそれほどプライベートな企業から関心がないこと、例えば風力だとか、地下鉄とか、そのような関係のところにもっと BNDES が融資をするべきだということになっております。

このようなモデルであれば、そのプロジェクトはメリットで選ばれなければいけないということにな

ります。要するに、銀行として関心がなければいけないということを意味しております。ですから、以前はコンセッションが 30%のエクイティを入れて、例えばこの場合だと 40%を BNDES から融資されるということであれば、あと 30%あるので、それに関してはディベンチャーを発行しなければいけないということになります。そして、このような債務証書というものを資本市場に出して、その建設期間を考えると、BNDESPAR とか、FI-FGTS がこのような債務証書を買取るということになっております。これは、100%ではないけれど、ブラジルにおいての資本市場がまだ良い状況ではないということなので、BNDESPAR と FI-FGTS がこれを買取るということになっております。FI-FGTS としては、120 億リアルを持っていて、BNDESPAR は 180 億リアルを持っております。

以前からあるコンセッションの話に入りますけど、この新しいファイナンスモデルが入る前にもうあったものです。いくつか新しく、2012 年から 2014 年にコンセッションを受けたものであった場合、そして長期のファイナンスを始めようかなという今の時期になって、先程話しましたブラックスワンの問題がありました。要するに、需要がかなり低くなったということと、またコンソーシアムに参加していた大手の企業というものがこのラバ・ジャットで問題があったという、その問題がありました。では、その企業がファイナンスの問題があるということであれば、他の企業に売れば、ということなんですが、それはかなり緩やかに起こっています。そして、そのコンセッション企業でそのような契約通りのプロジェクトを提供できないということになります。そういうことであれば、そのコンセッションはなかったことにするということになります。ですから、そのコンセッション期間より前にそれがなくなってしまうということになります。それであれば、色々、法廷での問題とかもありますし、それが一番良いソリューションではないということは見えております。そういうことにならないために、政権としてはこちらの 752 と呼ばれる暫定措置を出して、それは以前まであったコンセッション契約に関わっているものです。その契約に関しては何も特に変える訳ではなくて、これに関して他の選択肢をそのコンセッション企業に与えようということを謳っております。

それで、まず一つ目ですけど、契約通りになっていなかったコンセッションについてはどうするかということ。それはコンセッションを返す、返品になりますけど、そういうことをするという事になっています。そのコンセッションがなくなるということではなくて、そのように投資ができないという企業であれば、規制庁の方にそれを返すということが可能です。いくつかの投資が行われたということであれば、これに関しては、これから 20 年の間にそれを返してもらうということになっていて、そして弁償をしていただくということになります。しかし、いくつかの罰金とかは払わなければいけないということになります。その投資額に関しての、そのサービスに関しての罰金というものがありません。そして、再度の入札があって、その新しい入札に応札した者が払う金額の中では、一部はその古いコンセッション企業の方に払わなければいけない金額になります。そして、何が必要かということが色々計算されて、それでTCUがそれを確認するということになります。

その 752 番の暫定措置ですけども、良いコンセッション会社というものもありますよね。例えば高速道路とか、または鉄道のコンセッションで、そのコンセッションの 50~90%ぐらいの期間ということであっても、要するに半分以上であるということ、それとか、そのコンセッションの最後の 10%の期間に達していないということであって、サービスに関して良いパフォーマンスがあるということ

あれば、もし当初の契約になかった投資があれば、前もってコンセッションを続ける手続きをしていいということになります。例えば 30 年間のコンセッションであれば、それをまたあと 30 年間のコンセッションにするということも可能です。でもそれは、そのオリジナル契約にそれがあればという話です。

そこで、規制機関としてはその後押しをして、提出されているものが適切なものかということを見て、それから公聴会を通す、また連邦会計検査院を通すというようなことをして、そしてまた同じ期間コンセッションを続けるということが可能です。それをもって、できるだけ早目にその国に投資ができるかということになります。鉄道関係のマーゴ社のコンセッションについて今そのような交渉がされています。今のコンセッション外のものもそれが可能ということであって、例えばこちら、サントス港にもっとアクセスしやすいという話も出たりしております。通常であればその入札関係にもっと時間がかかる、そして Valec がするよりもっと投資がかかるということになります。

この暫定措置 752 号のあと三つの大きな変化点は、仲裁を可能にするということになっています。もし両当事者が合意している場合ですと、こちらの紛争の決定手段として仲裁を行うことを認めると。仮に事業者の場合は、もしこれに同意しないと唯一の解決方法は裁判所、司法だけでした。ただし今後は、両当事者が同意している場合ですと、裁判にかけるのではなく、3 人の仲裁人を任命して、仲裁裁判で早期解決をすると、この紛争を解決すると。仲裁はこのようなコンセッション契約の解決方法として認めると。これは一般的な、国際的な入札案件の慣例にならうものです。多くのこちらの関係者に意見をうかがったところ、これは非常に健全というふうな肯定的なご意見をいただいています。申し上げた内容は、あと、高速道路、鉄道、港湾のみになっています。つまり、それ以外のオイル・ガスなどの他の分野には適用するものではありません。

この 8 ヶ月間で、インフラ整備のミクロ経済面の案件では多くのこういう発展、進化が実現できています。それを足早に申し上げさせていただきます。まず一つは、ペトロブラスは必ず油田開発に 3 割の出資参画をしなければならないというふうな話でした。プレサル、海底深度岩塩下油田が発見された時、ブラジルは大きく喜んだ訳ですけども、その時、時の連邦政府は全ての油田開発に 3 割の出資参加をしなければならないという規定を盛り込みました。それはつまり、有望ではない、ペトロブラスとしてもやりたくないような事業にも無理やり出資参加をしなければならないという状態になりました。ペトロブラスはここ数年間非常に経済的に厳しい状況になりましたが、キャッシュがない状態になっていたと。そのために、オイル・ガス開発の足手まといになっていたという状態でありました。ジョゼ・セーラ上院議員の法案で、これが早期に上院で承認されましたが、強制的な出資から一時拒否権が与えられました。つまりペトロブラスとしては、このような油田開発への関心について、まずは出資参加についてその是非の意見を述べると。もしペトロブラスとしてこちらの方に参加する関心がないと述べた場合は、純粋に民間のみの事業として展開できると。ペトロブラスの出資参加の義務がこれでなくなりました。

二つ目がこの Unitization、統合化ということになっています。これはちょっと専門的な用語になりますが、こちらの油田の内容は、当初落札された顧客を越えて他の顧客も入って来る場合、その複数の顧客を一つのものとして入札できると。これを Unitization、統合化というふうに呼んでいます。

す。さらにはこちらの、機械設備の輸入についての関税制度に関する多くの疑問もありました。関税制度については、規定はありますが、2020年、2021年ごろに失効します。ただしこのような案件は非常に長期の案件です。それを受けて連邦政府は、この期間をさらに20年間延長できると。これによって、機械設備の輸入の免税が、免除が認められることとなります。これは事業者として非常に魅力的です。4、5年間は減税が使えるなど、輸入税がなくていいなと思います。ただし、4、5年後にはどうなるか分からないという不安がありました。これによってこの問題が解決されます。

そしてあと、オイル・ガスに関するローカルコンテンツ規定も見直し中です。これは現地調達率を義務付けられているような規定でしたが、これは非常に厳しく、また国内優勢というふうな、問題もありましたが、制度そのものも非常に複雑だった。そのために実現性が低いという問題がありました。このために、まずはローカルコンテンツの割合も7割から6%に下げるということになりました。

さらには暫定措置735号がありました。これで電力関係の案件の簡略化を進めました。あと、公営電力会社の民営化の障壁を撤廃しました。さらには天然ガスの規制についても新規の規定を盛り込むと。そして鉱物資源関係の法律の規定です。現在ブラジルではこのような規定がないという状況になっていますので、より透明性の高まる監督庁を設けるということです。そして電話、固定電話部分、こちらは1990年代末に民営化することによって多くの事業発展ができた産業ですが、ただしこちらはモバイル、携帯電話に押されて進展に苦しんでいる状況ですが、これからはコンセッションというふうな複雑な制度から、許認可という非常に簡単なものに切り替えるというものです。

また、申し上げましたが、空港の民営化については Infraero の強制参加を撤廃しました。そしてまた、申し上げました道路料金に関する需要のトリガーも導入しました。暫定措置752号については、簡略化すること、そして早期返却を認める、そして仲裁条項を盛り込むなど、できるだけ実現性を高める対策を導入しました。そして公営会社の部分についても、今まで要求されていた公営会社による役員任命の義務も撤廃しました。今まで非常に政治的な要素が強かったということで、嫌われていましたが、これについての規定、SOE Law という規定がありました。そしてまた、規制当局についての最小限の規定を設けると。こちらの方の前者の方は、昨年末に法律が可決されて制度化されました。

ミクロ経済部分でも多くのこのような効果があります。これは一般的には知られずに行われているものでありましたが、この新政権8ヶ月間で多くの発展がありました。これは小さなルールで、実は結構大きな違いです。報道や大投資家は大型案件の方にしか目がいきません。ただしこのようなルール関係の方には見落としがちです。こういう日常的なルールの部分を、まさに実業家としては本当に困るような、このような規制関係の脱規制化の部分で大きな成果がすでに実現しています。

昨年9月に行われましたボード、委員会の内容をこちらで紹介しています。34件の民営化の案件が承認されています。主なものは、空港4件、こちらの公告は11月30日付けで公開されています。入札は来る3月16日に行われます。高速道路2件。1件は月末まで公聴会にかけています。鉄道3件。港湾ターミナル3件。いずれもこちらの入札の公告が11月に発表されて、入札は

3月20日、4月20日になります。さらには、水力発電事業者が5件。そのうち、大型水力発電所が3基あります。これに加えて、年末までに小型水力発電所も数件あと民営化します。そしてあとは、プレサルのオイル・ガス油田4件。これは大規模な投資を要するものですが、この入札は9月までと猶予を与えています。これに限らず、第14回 BID など多くのオフショアの入札案件をしています。

民営化については、電力の配給業者、つまり配電業者があと7件民営化しています。そのうち一つはもう売却済みです。CELG-Dです。残りの6件についても、コンサルタントをやって、そのモデリングを行っています。北部、東北部の事業者ですが、これは年末から来年初頭にその入札を行う見込みです。

あと、LOTEXと言われている宝くじの事業1件。そして3件、水道会社のスポンサー付き事業、リオ・デ・ジャネイロ、ロンドニア、パラの3州で行われています。なぜスポンサー付きかと言いますと、これは連邦の事業ではなく、地方行政の事業であるからです。連邦政府はサポートしますが、最終的にはこちらの方の形態については地方行政である州政府が決めるものになっています。

こちらの方は、申しあげている [projetocrescer](#) のウェブサイトで公開している全国地図がありますが、各事業の所在地を紹介しています。今一度こちらの方のサイトを見に行かれることを改めて招待したいと思います。こちらのクリッカブルマップで、こちらの方の飛行機のアイコンをクリックすると、こちらの空港案件についての具体的な詳細情報を出します。こちら、入札の公告内容をはじめ、一式資料も全て閲覧できます。

こちらからは、私どもの連邦政府の同僚である、ジオジェネス・アルバレス氏に具体的な案件内容の紹介をお任せしたいと思います。ジオジェネスはこちらの事業の企画、そしてコンセッションのモデリングに一貫して参加している、自分よりもより詳しく具体的に熟知している人間ですので、こちらからは彼に各プロジェクトの個別紹介、そして後ほどの個別相談の際にも皆様のご疑問やご質問に答えていこうというような形を実現するためにこちらの方に参加しています。

ジオジェネス・アルバレス 物流システム開発公社(EPL)交渉部長

皆さん、おはようございます。こちらの商工会議所にこのようにご招待いただきまして、本当にありがとうございます。とても光栄に思っております。

それでは、かなり手短かに説明させていただきたいと思えます。先程マルセロから、すばらしい、重要点というものを皆さんに、この Crescer プロジェクトについてご説明できたと思えますので、私の目的としては、簡単にロジスティクス関係のプロジェクトについてお話しさせていただきたいと思えます。そして最後にマルセロの方からオイル・ガスのプロジェクトについて説明していただければと思えます。

高速道路関係ですけども、こちら、PPIとしては二つのプロジェクトが選択されております。この二つともかなり、ロジスティクス関係の重要性においてかなり熟されているプロジェクトであって、こちらの PPI の委員会の方からこの次の民営化ラウンドに選ばれたものです。このプロジェクトというのは、一つはBR-364/365のもので、ゴイアス州からミナス・ジェライス州です。こちら、ブラジ

ルの中心的な所に所在するプロジェクトです。このルートの一部というものは、これは特にマツ・グロツの方から穀物を輸送するルートとしてとても大切なものです。これとしては、水路からこちら陸路の方に移すという所もありますので、それでかなり輸送コストに貢献できるのではないかと思っているプロジェクトです。

もう一つのプロジェクトはこちら南部の方にあるもので、こちらは南部統合プロジェクトと呼んでいるものです。この高速道路としては、現在あるコンセッション、Concepa と呼ばれるコンセッションですけど、それはとても小さなものです。ポルト・アレグレ近辺の 112 キロのコンセッションなんですけれど、これをもっと大きなコンセッションに入れるべきだということなので、このような U の形の道路になっています。これは、鉱物、そしてリオ・グランデ・ド・スル州の作物をポルト・アレグレまで持ってくるということになっております。

この BR-364/365 ですけど、こちらとしては 437 キロのコンセッションということになっております。これとしては、技術的な面において、私たち EPL として今考えている事ですけど、プロジェクトとしてもっと小さなプロジェクトにするということを私たち考えております。以前はもっと長めの高速道路だったんですけど、もっと短めのものにして、プレーヤーをこれに呼ぼうではないかということを考えております。PPI で、そのデマンドがあれば投資をするという、そのようなモデルでやっていくことを考えております。これとしては 28 億レアルの投資が必要ということであって、入札の基準としては、料金が一番低いということが考えられております。

このような高速道路に関して、政府で一番懸念されていることは、今までの様々なプロセスであったんですけど、無責任な BID と呼ばれるものです。そして、一番低い料金ということであれば、そのプロジェクトに投資をしなければいけないということになるので、そしてそのキャッシュフローに問題がないようにするという事を考えている事です。

そしてこの 2 番目のプロジェクトですけど、こちらは BR-386、サンタカタリーナ州のものとリオ・グランデ・ド・スル州のものを統合するというプロジェクトですけど、こちらとしてはその投資額はもっと多めなものになります。というのはこの高速道路の一部は道路の拡幅が必要とされるということになっていますので、そうしないとユーザーの通行に問題がもたらされるということです。これとしては、80 億レアルを 30 年間のコンセッション期間ということで考えております。こちらとしては、交通量としては、このプロジェクトの方が前のプロジェクトより 3 倍の通行量になるということが予測されております。この 2 番目のプロジェクトでは公聴会が進められているという段階になります。これが 3 月 16 日に終わることになっています。

次、こちらの空港の方は先程マルセロからも少し話がありましたけれど、この空港 4 件においては 3 月 16 日に入札ということですので、その空港としてはフォルタレーザ、サルバドール、フロリアノーポリスとポルト・アレグレの空港になっています。ポルト・アレグレ以外は 3 件とも 30 年間のコンセッションとなっています。ポルト・アレグレだけが 25 年間です。モデリングとしては 25 年間の方が良いと見られましたのでその期間になっています。こちらにはいくつか技術的なデータが色々あります。もっと詳細のデータが必要であれば、この Crescer プロジェクトのホームページで閲覧できることになっております。

次、こちら港湾関係ですけれど、これとしては 3 件が挙げられることになっています。はじめの 2 件は、北部のサンタレンにあるもので、こちらは北部アークと呼ばれるものです。こちらから輸出するということが重要ということですので、これに関しては水路を使うということが重視されております。それをもってロジスティックスの面のコストを削減できればと思っております。もう一つのターミナルというものが、こちら、リオ・デ・ジャネイロ港です。これは穀物のターミナルになっております。リオ・デ・ジャネイロとしては、ブラウンフィールドのターミナルということになっております。要するに施設はもうあるということですので、こちらとしてはターミナルの近代化をするということが考えられております。こちらにおいては投資額は 6300 万レアルということになっております。こちら、サンタレンの方の燃料ターミナルですけれども、こちら港湾としてはかなり開発されているところですが、こちらとしてはインフラ整備を整えて、BR-230 から来るものをこちらで受け止めなければならぬことになっています。リオ・デ・ジャネイロの方であれば、入札が 4 月 20 日、そしてサンタレンの方は 3 月 20 日ということになっております。

次、こちらは鉄道の方ですけれど、鉄道としては 3 つのプロジェクトが挙げられております。この 3 つともかなり、EPL として色々な企画を立てているものですが、鉄道としては特に貨物のための鉄道ということであって、まず一番目が Ferrograo と呼ばれる、こちらはグリーンフィールドのプロジェクトです。そしてもう一つの、Valec がかなり進めたというプロジェクトが、こちらの FIOL と呼ばれる、大西洋と内陸をつなぐというものになっています。そしてもう一つの鉄道は、この一部のコンセッションはもう与えられているものであって、もう一つ足りないことはこの黄色と緑になっているところです。黄色の方はもう出来上がっているところ、建設済みです。そして緑の方はいくつか足りないものがあるということです。

こちらの南北鉄道としては、1500 キロの鉄道となっております。ポルト・ナシオナルからアナポリスまではおよそ 900 キロぐらいで、これはもう出来上がっています。そしてこれは、ポルト・ナシオナル、VLI のコンセッションであって、そしてイタキ港につながるものです。港としての能力を拡大しているという港湾でもあります。そして緑の所はアナポリス、オウロ・ベルデからエステーラ・ドエステまでつなぐというものになっております。これはおよそ 700 キロぐらいの鉄道であって、Valec が建設中のものです。それに関してはおよそ 9 億レアルを投資しなければいけないことになっていて、これとしては、信号とか通信関係のものがまだ必要かというものになっております。これとしては Highest Grant がその Auction Criteria になっております。そして、コンセッション会社としては、最高いくらという料金が決められていて、輸送会社とそれを交渉することになっております。

Ferrograo 鉄道はグリーンフィールドのプロジェクトということになっております。これはブラジルのエンジニアリング部門においてのかなりの課題になっている事かと思えます。というのは、こちら、世界の穀物を生産するマツ・グロソ州の中心からミリチトゥーバにつなぐということです。これとしては大豆とかその関係のものをこちらにつなげれば、かなりそのフレートが低くなると。これとしては、およそ 4000 万トンを 2050 年に輸送するというものになっております。この鉄道としては 65 年間のコンセッション期間というものになっております。長さが 1100 キロということになっていて、そして、ミリチトゥーバとかタパジヨス地域ということになって、こちらにかなりの投資がされているとい

うことになっております。こちらには商社などがかなり投資をしていて、そしてここから穀物を輸出しようということになっております。投資額としてはおよそ 130 億レアルということになっているので、こちらの Financeability に関しての色々な懸念があるかということになっています。こちらの Auction Criteria も Highest Grant になっていて、こちらはアマゾン森林を通過しているということですので、こちら環境の面においてもかなりセンシティブなプロジェクトということになっていて、政府としても、この事業が国立公園を通るということに関しては立法の方からの許可も必要であるということになっておりました。

最後の鉄道案件が FIOL です。東西鉄道。これは、南北鉄道という国の根幹鉄道を横断するものですが、この区画は非常に鉱物資源の輸送という経済性が高いものです。カエチテーという鉱山が多い地方と、まだ存在していませんが建設が予定されている港湾をつなげます。この鉄道はもうかなり Valec 社が建設済みです。進捗度で言えば 70%~75%程度にも上ります。この追加の設備投資は約 10 億レアルで、全長 537 キロの貨物輸送鉄道になりますが、同じく Highest Grant、最高応札額が落札業者というふうな案件になっています。

こちらからはオイル・ガス関係の案件になりますので、マルセロに戻して、手短に今現在進めている入札案件についてご紹介いたします。ご清聴ありがとうございました。

マルセロ・アライン氏

さて、こちらの案件の内容を続けさせてもらいますが、オイル・ガス関係ではプレソルト第 2 回共同事業入札ラウンドを行います。こちらの括っているのがカンポス海盆およびサントス海盆の二つの海底油田の滞留層を紹介しています。こちらで色分けをしているのが、先程申し上げました Unitization、統合化が可能な区画です。うち 2 件では実際に生産区画になっています。ペトロプラス社がすでに石油を掘り起こしている部分です。昨年末には全国エネルギー政策審議会 (CNPE) がこちらの各区画の入札を承認しました。承認済みになっています。それを受けて、こちらの方に続くスケジュールに沿った各手順を行います。これで、9 月にこの入札を行い、契約の調印は 11 月というようなロードマップになっています。ちなみに、こちらの方ではあとはシェル、そしてスタットオイルが二つのこちらの油田ですすでに生産を行っている。つまり 2 件はペトロプラス社、2 件はシェルおよびスタットオイル社の業者がすでに事業を行っている区画になっています。そしてまた、Unitization、こちらの統合により、隣接区画もこちらの入札可能になっているというふうな魅力がある案件です。

あわせて第 14 回コンセッションラウンドがあります。先程のものはシェアリング、つまり共同開発事業です。こちらの方はコンセッションです。こちらの方は事業者が権益を取得して、こちらの方の生産高は全て事業者がもらえるというふうな違う制度のものです。こちらは 18 の滞留層の油田になっています。昨年 10 月、エネルギー審議会はこちらの承認を行いました。区画ブロックの承認は 3 月中に行われるという期待になっています。それが実現しましたら、4 月中に公告が発表されます。同様に 9 月に入札が行われ、契約調印が 11 月というふうなスケジュール。言い換えますと、タイムフレームは、この 2 件ともほぼ同じような日程で、伝統的なシェアリング方式での海底油田

の開発、そして伝統的なコンセッションの二通りのものになっていますが、こちらが今後提供される区画の内容になっています。

次は電力の方に移り変わります、配電業者 7 社の民営化を行います。CELG-D はイタリアの ENEL 社が落札して、昨年 11 月に民営化済みになっています。こちらについては昨年の半ばに応札者がいなかった案件でしたが、今回は 28%のリベート付きで落札が実現できました。これからは 6 社の入札が行われますが、うち一部はまさに債務超過という、会社の資産よりも赤字の方が、借金の方が高いというふうな問題がありますが、こちらについては十分に魅力が伴うように現在連邦政府では取り組みを行っています。4 件が北部、2 件が北東部になっていますが、消費世帯 680 万世帯に対して配電を行い、年間の収入が 108 億リアルというふうな事業になっています。

配電から次は発電に変わりますが、5 つの発電所のコンセッションを行います。いずれも既に発電を行っている、完全ブラウンフィールド事業になっています。合計の落札業者は 91 億リアル。政府にとっては非常にありがたい新規の歳入です。これは暫定措置 579 号という規定によって Cemig 社がコンセッションを更新しないということ、つまり元々こちらのコンセッションをもらっていた Cemig 社がこれを政府に返すという案件になります。こちらの方のコンセッション期間は 30 年間で、発電能力は 2.5 ギガワットで、非常に魅力的な財政収入を期待されるものということになります。

以上をもちましてこの発表を終了させていただきます。ご清聴に感謝するとともに、自分の個人的な連絡先をこちらに合わせて、今後皆様のご質問などに対応したいと思います。そしてこちらからは皆様の質疑応答に移りたいと思います。

司会 那須氏

アライン局長、それからアルバレス部長、どうも、プレゼンテーションありがとうございました。それでは質疑応答に移りたいと思いますが、非常に興味深いプレゼンテーションであったと思います。色々質問にもございましたけれども、環境の評価をプレコンディションに入れたり、あるいは BNDES 以外のファイナンスも参加できるようにしているとか、色々コンセッション期間をフレキシブルに投資家の要望に応じて延長できるとか、色々な優遇措置なりを考えられているというような発表があったというふうに理解しておりますが、ぜひこの機会にですね、また新しいプロジェクトも今週、さらに 34 案件に加えて発表するということが今仰っておられましたので、是非この機会に色々ご質問、それからコメントをお願いできればと思います。皆さんいかがでしょうか。

質問者

大和証券のヨコミチ・フミオと申します。6 ページの資金調達に関して質問があります。ご説明いただいたインフラ債権ですけども、こちら、想定される投資家としてはやはり国内の機関投資家、例えばプライベートエクイティですとか、年金ファンドなどでしょうか。難しいかもしれませんが、もしもブラジル政府の保証をつけることができればですね、例えば日本の個人投資家ですとか、海外の投資家にも販売しやすくなると思うんですけども、いかがでしょうか。

回答

ご質問ありがとうございます。こちらのファイナンスモデルについては、申しあげました通り、できるだけBNDESの参加を減らす、極力こういう資本市場の参加を進めたいと。その手段として、社債、そして債券、債券の場合は国際金融市場のものを想定しています。こちらの社債を買い取ることが可能な業者、理論上ではブラジルのファンドや投資ファンド、インフラファンドも想定できますが、もちろん国際投資家もこちらでは十分に可能になっています。社債をこちらで買い取って、それぞれの国でこれを転売できると。こちらで想定できるのが、国際的な保険会社、投資ファンド、年金ファンド、そして、もちろんまだ概念上、理論上ではありますが、日本の小規模なそういう投資家、貯蓄者に対して転売をできるようなファンド。大手ファンドがそれを買って、日本の個人の投資家にも販売することができるというふうな仕組みも、あり得ることはあり得ます。個人的には、初期の事業ではこれがフィージブルであるというふうには思っておりません。やはりブラジルの金融市場の成熟がまず布石であるというふうには考えています。従前に実はこのようなツールを、以前、日本の投資家の参画を可能にするために、国債の取引の場合に提供することがありました。当時は為替が有利であるブラジルの国債が非常に魅力的な状況ではあったというふうな背景情報があります。今のブラジルではちょっとこれは厳しいと思いますが、ひょっとしたら数ヶ月後、数年後にもそういう日本の個人の貯蓄、投資家が、何らかの町銀行を通じてこういうものに参加できるような環境が整うのではないかとというふうには思っています。あと、もうひとつの可能性としては、ドル建ての国債債券を金融市場に出すというふうなものも想定されています。そのためには、それを可能にするための為替ヘッジの仕組みを今想定しています。これで事業者がリアル建ての収入がありながらドル建ての債券というふうな、危険にさらされないように、そういう20年、30年間の事業の際にバランスの取れたそういう事業を実現するための仕組みを今現在考えています。今現在、ヨーロッパ、日本、そしてアメリカの市場での金利はブラジルの金利レートと比べると非常に低いというふうな状況も鑑みまして、やはりブラジルの為替の変動が非常に著しいというふうな事情があります。ブラジルのリアルは、短期間では為替レートの増減が非常に激しいですけど、ただし長期スパンで見ますと比較的安定していると。やはりインフレや為替のレートは短期間では非常に上下が激しいですけど、やはり長期間では比較的安定性がある通貨であるということになっています。そのために、エクイティの事業者の場合は比較的そういう為替リスクを請け負って参画しているという事情があります。やはり20年や30年間ではリアル高やリアル安は当然ありますけど、ただし長期ではそんなにその回収がないと。一方では、債権、国際投資家、7年間、10年間と比較的中期の投資家の場合ですと、やはり為替差損に懸念を持つという投資家があります。そういう場合にそういう為替リスクを緩和するヘッジなどの仕組みを今構築しています。そういう場合ですと、リアル建ての社債に加えてドル建ての債券も発行できると。これを通じて国際投資家の参加も可能にせしめる。となりますと、将来的には日本の個人の投資家もこのような案件に参加できるのではないかと。そういうリスクの魅力があるブラジルのこのような事業にも参加できるような形を将来的にできるというふうには思っています。

質問者

すいません。ブラジル政府あるいは BNDES による保証の可能性というのはいかがでしょうか。

回答

連邦政府は伝統的にはコンセッション事業者に対して保証は設けません。基本的にはその事業者のリスクというふうに設定しています。それ以外の保証を求めることになります。こちらの方でも提案している仕組みの一つですが、現行モデルではまず事業者が BNDES から資金調達をして、あとは社債を発行して資金を調達するというような考えですが、こちらの方の社債の部分については、こちらのコンプリーションの段階で銀行保証を求めるよう奨励しています。この仕組みは、例えばそういうコンセッションを落札した業者が BNDES から例えば 4 割分の融資を請求する、そして例えば社債については 3 割分を求めると。これに加えて一流の商業銀行に対して銀行保証を求めると。こちらの元金、そして金利を払えないリスクを 6 年間、コンプリーションの期間である 6 年間の間負ってくれるというふうな仕組みを推奨しています。事業者はやはりこちらで銀行保証の取得の負担、費用がありますが、ただし社債を買ってくれる投資家、貯蓄者に対しては、何らかの事情の場合、その 6 年間のうち社債の元金や金利を支払わない場合は保証銀行に対してそれを回収することができるというふうな仕組みがあります。つまり、BNDES の保証はありませんけども、一流の商業銀行の保証というふうな形は設けてはいます。

質問者

どうもありがとうございました。

質問者

ジェトロ・サンパウロで日本の国土交通省、インフラを所管する役所から出向しておりますレイタと申します。ご質問させていただきたいのは、BNDES とかあと新しいファイナンスで色々支援していくということになるんですけど、実際色々プロジェクトで問題が発生した場合に、PPI の組織が、具体的に日本側、こういうふうに出資したり投資したりした企業に対して、企業というかコンセッションとかそういうプロジェクトに対して、どういう支援をしてくれるのかという話です。具体的にお聞きしたいことはですね、例えば私は担当しておりましたのは、先程 Corrupcao の話で、ペトロブラスの関係で日本から造船関係の会社が、三菱とか IHI とか川崎重工さんが来ておまして、具体的には支援については BNDES を主体とした形で、それは国と国のベースで共同声明という形でお約束された形で BNDES がしっかり支援をする形になっておりました。しかし色々ラバ・ジャットの関係でですね、一番先にこのプロジェクトから離脱されたのは BNDES さんで、BNDES さんの離脱によって基本的にあのプロジェクトが回らなくなってしまうということになって、実際それに対して加わった日本企業はですね、Corrupcao のこととか良く知っていた訳でもなく、そういう責任もない形で実際撤退しなきゃならなくなってしまうと。で、BNDES さんは実際国のそういう支援機関であるにも関わらず、国から、大統領から支援しろということを要請を受けているにも関わらず、独自の判断で

撤退してしまうと。そういうことになってしまうと、日本企業というのは、そういう、国もサポートしてくれることを前提として参画したプロジェクトに、実際オウンリスク、自己責任だといって破綻してしまうようなことを初めから受け入れなければならないということは非常に不合理ではないかと。今度新しい組織になって、PPI さんがおできになって、そのラバ・ジャットの関係は安倍首相とテメル大統領において安倍首相の方から、インフラ協定を結ぶにあたって、ブラジルさん大丈夫ですねということをオフレコの方で言ったら、テメルさんは、前の政権のことは申し訳ありませんでしたと、今度はちゃんとやりますという形である協定が結ばれたと聞いております。そういう意味で PPI さんはそういうことをやはり、安全に外国の企業がインフラに対して投資できることを支援する使命を負っていると思います。そういう中で、ファイナンスにおいて、具体的にどのような、何か問題が起こった場合、具体的にどういう支援をしてくれるのか、ということをお聞きしたいと思います。

回答者

完璧に理解できたか分かりませんが、こう答えさせていただきたいと思います。ラバ・ジャット関係でいくつかのプロジェクトというものが、ある進み方になっていたんですけども、その場合には、ペトロプラスとか BNDES 関係で、そしてまたそのような造船関係が日本の企業としてファイナンスができなかったのも、そのプロジェクトが計画通りに進まなかったという問題に関してです。それはかなりラバ・ジャットに関連しているという問題でした。それは法務関係、要するに裁判関係の方にも進んでいるということです。BNDESとしては、ルールとしては、ブラジルの中央銀行、そして銀行関係のグッド・プラクティス通りに進んでいるということです。そして、そのような汚職に関連されているという会社であれば、コンプライアンス問題でそのような融資ができないということが、当初の話とは違う話になったということになったりいたしました。そして、その問題の一部というのはラバ・ジャットとか、その一つのコンプライアンスリスクに関連しているということです。それが裁判に通されてということを持たなければいけないと思います。ですから、それに関しては PPI としてはあまり解決できることはないんですよ。それに関しては安倍総理からテメル大統領の方に、要するに私たち PPI レベルより上のレベルで色々話されているということです。で、私たちが何をしようとしているかという話ですけど、新しいプロジェクト、新規プロジェクトに関しては、プロジェクトの構造的な問題ということで、ラバ・ジャットの問題があったんですけど、それ以外に、そのプロジェクトが実施されている段階で問題が発見されるということがあったりします。そこで、コンソーシアムの間、特に外資系の企業が参加しているコンソーシアムでそういうような問題があったりします。それに関しては、官僚的な面においては、例えば土地の収用に関してもっと時間がかかっているというような問題があったりしますし、環境ライセンスが事前に検討されていなかったからそのプロジェクトが進むにあたって問題をもたらししているというようなことがあったりしますけれども、要するに法的な範囲でなくて、私たちができるところで色々解決できることをしていこうとしています。また、私たち、BNDES 以外の選択肢もなければいけないということが考えられると思います。コンソーシアムとしては、公共の銀行でなければいけないということ、もしこのような、資本市場からのファイナンスであればそのプロジェクトを進められないということであれば、問題になります。

BNDES がうまく回っていなければ、ボトルネックになっていけば、そしてそのコンソーシアムがうまく回らないということになってしまいます。ですので、要するに、法的な面、ラバ・ジャット関係では私たち PPI としては何もできないということになります。あまり助けることはできません。しかし、環境ライセンスだとか、土地収用関係であれば、私たちはできると思います。要するに、プロジェクトとしては熟した段階でのプロジェクトが生まれるということ。そしてその後の問題がないように。そしてそのファイナンス関係であれば、もっとオープンなモデルにして、そして BNDES の資金調達ができないということであれば、それが唯一のリソースではないということにするべきだと思います。

司会

他に何かございますでしょうか。説明をさらにより深く聞きたいとかですね。お願いいたします。

質問者

ポルトガル語にさせていただきます。もうお話しされたと思うんですけども、もう少しコメントしていただきたいのは、前政権での契約に関してですけど、それについてリスクマトリックスとか、そういうリスク関係、環境の面とか、銀行とか、CAPEX のようなクリティカルな項目に関しては、皆それについては問題だということを知っていて、今 PPI を通して今の政権がそれを解決しようとしているんですけど、空港だとか鉄道、高速道路に関して、もっと具体的な例を話していただいて、どのように改善されているかについて説明していただければと思います。

回答

質問どうもありがとうございます。提案の一つは、大切なポイントというのは、先程の質問にもありましたよね。あるコンソーシアムに入った投資家が色々始めてから色んな問題が発生することかだと思います。それはかなり困難性があることなんです。プロジェクトを始める時には、もちろん全部の問題というものを予測できる訳ではありませんですよ。そして、例えばエンジニアリング関係の問題があるとか、環境関係の問題があるとかということがあったりします。ですから、プロジェクトが始まった時点で成熟していれば成功率が高いということになるかだと思います。例えば空港関係です。以前の空港のコンセッションラウンドであれば、いくつかの事業というものが、Infraero が進めているというものがあったりしました。で、Infraero が 49% 参加しなければならないということがあった以外に、その契約上、いくつか今まで行っていた改修の工事とかをしなればいけないということがあったりしました。何があったかと言いますと、いくつかの所では Infraero がそれをできなかったという問題がありました。そのような改修事業ができなかった自分の能力不足、それかそのライセンス、例えば Confins であれば 9 カ月遅れたということがあったりしました。そしてその空港の方は特にワールドカップを念頭に置いてということで考えられたコンセッションがあったと思います。そして、ワールドカップは開催されましたけれども、1 年後にその空港ができなかったということになったりしました。なぜそうなったかという、Infraero としては環境ライセンスで問題があって 6 カ月か 7 カ月の遅れがあったということがあったりして、そのまま工事を実施するにあた

って問題もあったということです。それであれば、民営のパートナーと問題が生じるということになってしまいます。以前は Infraero の方が建設を行っていて、そしてまたコンソーシアムの株主でもありました。今の新しいコンセッションであれば、Infraero が何かの工事をしないといけないということとはもう強いることはいたしません。何かの入札があるということであれば、そのコンソーシアムが自由にその建設会社を呼ぶということになっています。それでその工事の期間というものが短縮されて、公共の機関からの投資がもうなくなっていることになります。Infraero としては空港の運営をしているので、いくつかの事業をしなければいけないんですけど、でもそれをできるだけ問題がないように、後ほど問題にならないようにということをしています。さて、環境リスクの方についての問題を。申し上げました通り、事前環境認可が取得済み、あるいは環境認可取得の確実性が備わっているというふうな状況をこれからの案件の予備状況というふうにしていますが、そういう場合ですと事業計画書にこれが盛り込まれるということになります。ただしこちら、申し上げましたように、環境認可の場合、落札業者の判断にゆだねられる。そしてその個別の民間が進めるという形になっていました。これからはそれを回避する体制として、事前に事業者がその認可取得の実現性が整っていると。もしそれが仮に実現に何らかの不行き届きがあった場合ですと、連邦政府、政府の方がその解決の責任を負うと。これはいずれも我々の方の試行錯誤の反省の成果として盛り込まれた新しい体制です。このように入札の案件ごとに今までの失敗を勉強させてもらおうと。あと、マージナル・キャッシュフローの考え、あるいは新規に盛り込んだ仲裁の制度、これもいずれも非常に肯定的に受け入れられていて、これからどんどん採用していきたいと思いますが、やはりそういうリスクマトリックスの改善のこのような対策をこれからもどんどん盛り込んでいく所存です。ジオジェネスの方からも何か加えることがあるかな。

アルバレス部長

はい、若干の点について言及させていただきます。やはりこれは進化を続けている体制だと思います。ここ数年間で個人的にも確認されているもので、これからどんどん進んでいくと思いますが、高速道路の事例で挙げますと、リスクマトリックスは現状でもすでに市場として非常に受け入れの良好な形に発展したというふうに自負しています。主なプレーヤー、その有力なプレーヤー、リスクを負うことを認識しているプレーヤーがこちらに応札して、その事業に当たっていると。今の事例の、環境認可の話がありましたが、ライセンシングはやはり非常に複雑なものであります。こちらの方では、連邦政府としてそれを事前に対応すると。自分が所属している EPL 社が進んで環境認可の手続きを進めていくというふうな形になります。高速道路の場合もそうなのですが、連邦政府はあらかじめそれを最初にやっておくというふうな形、大部分進めていくと。応札者側はそういう環境問題の状況をかなり把握した状態でこちらの方の応札の検討ができると。環境認可というのは非常に複雑な問題ではありますので、極力そういう民間業者が負うべきではない、負ってはならない、当然負ってはならないような問題を連邦政府が負う訳です。例えばですけど、あと先住民の問題、あるいはキロンボという黒人の旧部落の権利、そのようなジャックインザボックス的な問題、何が飛び出すか分からないような問題は極力連邦政府側がそれを担当すると。事業そのものについ

でも、民間と二人三脚で負うと。極力そういう責任の分担、責任所在については明確にするというふうなもの。もちろん民間としてはできるだけ政府に負ってほしいというふうな反証もあります。ただし、当たり前だろうと思っているものが実は実はそれほど単純ではないと。例えばそういう需要のリスク。高速道路の場合、需要のリスクは誰が持つんだらうかと。当然、普通ならば政府がそういう需要が足りなかった場合の責任を持つべきだよなと思いがちかも知れません。ただし驚くべきことに、基本的には進んでそういう需要のリスクは事業者の方が進んで負いたがります。その分だけその対価が高いというふうなリスクを負います。やはり我々もマーケットサウンドに、できるだけ市場の声を聞き取って、これを展開できるようにしています。やはり長期の視野でやると。こういうふうなリスクの分担は長期の事業の実現性、そういう恒久的な事業の採算性を、健全な事業をみたいと。そういう刹那的な、一過性のあるような事業、例えば今マルセロが講演中に説明したような、単に工事案件だけ引き受けて後ははいさよならというふうなことを我々は避けたいというふうな考え方に則ってやっています。

司会

はい、それではもう一人。はい、お願いします。

質問者

水道案件について、上下水道のお話がありまして、CEDAE、ロンドニア、パラーの3件の案件がありました。これは地方行政の案件になりますね。こういう場合連邦政府のPPIはどのような形でこういうところに貢献ができるのでしょうか。今までは連邦貯蓄銀行、CEFと地方行政が進んで行ってきましたが、そういう場合PPIとしてはどのような所でお役立ちができるのでしょうか。

回答

ご質問、それからこういう追加の情報を提供させてもらう機会をいただきありがとうございます。やはり、申しあげました通り、こちらは州政府あるいは自治体、市役所の管轄権限になって、連邦政治上では不干渉という形になるような状態でしたが、連邦貯蓄銀行が資金調達という形で参画することが分かりました。ただし、実体験で、経験則上ではこれまではあまり良い成果が出ていないというふうな反省がありました。ブラジル全国では上水、水道関係の供給率は比較的良い、9割程度というふうな状況が実現できました。ただし下水の場合ですと、5割程度、今はおおざっぱな数字ですが、やはりこちらの部分は非常に不満。そして下水処理については3割程度というふうな、我々も変えたい、改めたいというふうな現状になっています。こちらのビジョンでは、現在各州が担当しているこの上下水道の資金調達の仕組みには改善の余地があるというふうに思っています。これを民間に委譲する場合、これはコンセッションの方法、あるいはPPP、あるいは民営化によって民間にゆだねることによってこちらの方の下水の不備を大幅に改善できるということになります。実はこちらのPPIの審議会にはBNDESが参加してまして、BNDESがまさにこちらの方のPPIの案件にこの三つの州の案件を盛り込むというふうな提案がありました。こちらの場合、コン

セッションにせよ、民営化にせよ、何らかの形で連邦が資金調達に協力ができるというふうなこと。こういうふうに民営化あるいは PPP、あるいはコンセッションというふうに申し上げているのは、いずれも州政府が決定権を持っているために、我々の方では分からないという状況がありますが、ただしそちらの場合、そういう対応すべきサービスの水準について把握できると。これに基づいてこの民営化、入札の案件の内容を把握できると。これによって TJLP という融資枠で低金利できると。これはやはり社会的に重要な案件ということで、低金利の資金調達をするべきであるという関心事項があったのがその背景にあります。このような、実際 PPI が参加することによって、複数の事業者、企業がこちらについて関心表明を行いました。これを受けて我々 PPI も、やはり今後も州の案件を盛り込んでいって、こちらの方で資金調達の関係で協力したいと。やはり各州政府も同じく動いていると。州政府もやはりこちらの下水についての民間の重要性の必要があると。やはりそういう州営の、公営の事業のそういう不行き届きがあると。不行き届きというのはやはり例えば、下水処理の塩素、カルキ一つ買うにも入札をしなければならないと。そういうふうな非常に、行政としての足かせが多いというふうな状況を非常に痛感しているからであります。一方で民間の場合ですと、その調達の仕組みは非常に迅速にできると。公共よりも民間の方が、このようなサービスの質を高めるような各対応がスムーズにできると。というわけで、これは実は、返事しますと、州政府のものを我々が取り組んでという訳ではなく、州の要望で連邦に参加してほしいと、州側から PPI に盛り込んでほしいというふうな要求に応じるためであります。

司会

はい、よろしいでしょうか。それでは最後の質問にさせていただきますが、どうぞお願いいたします。

質問者

おはようございます。マルセロさん。コメントしていただきたいのは、為替に関する保護メカニズムですけど、それは2月の空港の入札にも使われたものですけど、外部からのファイナンスをカバーできるものです。それに関して何か、そのようなメカニズムというものをその他のセクター、例えば道路とか、鉄道とかにも使う考えはあるのでしょうか。

回答

これについて私たちは、これは3週間の間公聴会に置きました。それはその為替メカニズムであって、空港の場合保護するというやり方になっています。ドル建てとか円建てとかユーロ建て、要するに外資で投資をして、それで7年間までであればそのコンセッション会社でその保護メカニズムを使えると。それはそのリスク、リアルとドル、他のでもいいんですけど、リアル・ドルでの為替リスクというものをカバーするという事になっています。そして、そのレアルの為替を見て、IPCA プラスあるファクターでそれをフォローしていきます。その為替というものがすごくそのベンチマークより高くなっていくということであれば、外資でローンを受けたものは、そのベンチマークとの差によ

て支払うものを、FNAC と呼ばれる運輸省のファンドにコンペンセーションがあるということになります。そして、為替がベンチマーク以上に上がったということであって、2000 万レアルのインパクトがあったということであれば、そしてそのコンセッション会社が 1000 万レアル、1 年間その FNAC に払わなければいけないということであれば、その 1 年目にその 1000 万レアルを払って、他の 1000 万レアルというものはその後の年に支払っていくということになります。そのようなフォローをしていくということです。ですから為替がベンチマークより下回るということであれば、為替が原因であったということであれば、FNAC にもっと多く支払うというメカニズムになっています。要するにそのメカニズムとしては、為替がそのコンセッションに対して不利な場合であれば FNAC に払うのは少なめに払うということです。それが 1 年間の収入の 5%までということになっています。そしてその為替の方がそのコンセッション会社に有利ということであれば、要するにそのベンチマークより良かったということであれば、それは収入の 10%までを支払うということになっています。ですから、為替が不利であればもっと少なく払う、有利であればもっと払うということになっています。それがコンセッションの 20 年目までの話です。そしてその最後の 10 年間、要するにコンセッション 30 年間と考えて、そしてその 10 年間で残金というものを消化してしまうというやり方です。そのメカニズムというものは、そのように、もしそのコンセッション会社が為替スワップをしなければいけないことになれば、もっとそれに関して保証する金額をしなければならぬので、そのメカニズムであればそれが必要でないということです。それであれば、投資額の 25%まで海外から融資を受けられるということになっています。そしてコンセッション会社としては、25%以上海外の機関からローンを受けてもいいんですけど、それは 25%までしかこのメカニズムには使えないということです。これを公聴会で OK ということだったので、そして、今までのコンセッションでそれを使って、その結果によって他のセクターでも使えるのではないかと考えております。興味深い話だと思います。でもまだそれは決まっていません。今のところは空港関係だけです。

司会

よろしいでしょうか。はい。そうでしたらですね、時間も参りましたので、またこの後、個別相談の時間も 12 時過ぎまで設けておりますので、またご利用いただければと思いますので、とりあえず一旦ここで説明会の方を閉会という形にさせていただきます。本日は皆さんお忙しい中、本説明会にご来場いただきましてありがとうございました。今日はこの PPI の担当の統括をされている局長とですね、それから実務の統括をされているこの部長さんに直接参加いただいたことで、より PPI に対する実感をお持ちいただいたかと思えますし、またこれからですね、長期的に、投資ということですね、是非検討材料に役立ったというふうに信じたいと思えますけれども、よろしく願いいたします。それからまた、今週、新しい案件、34 案件にプラスしてですね、新しい案件も発表されるということですので、引き続き PPI の方、皆さん注目していただいて、是非投資につながっていただければと思います。また本日はブラジルからこのお二人にお越しいただきましたけれども、局長、部長ともですね、カーニバル休暇の中をプレゼンテーション、それからこの準備、あるいは今日の登壇に来ていただきましたので、せっかくの機会ですので個別相談の方もご利用いただく

と共に、最後にお二人に温かい拍手で送っていただければと思います。どうも本日はありがとうございました。

アライン局長

では改めて、感謝させていただきます。私たち、ブラジルと日本に関しましては 100 年以上の友好というものがありますので、ブラジルといたしましても日本の企業からのご支援をいただきたいと思っております。私たちは日本をとて尊敬しております。インフラ整備に関しましては、本当に経済を考えて良いインフラ整備を整えておられます。ブラジルとしてはかなりインフラ整備としては不足している部分があると思っておりますので、それについて、日本からの移民の方々が農業に貢献していただいたように、これからは是非技術的な面、このような投資の面において、そしてまた、資機材、また人材に関しても是非私たちに、ブラジルに貢献していただければと思っております。先程申し上げましたように、このようなご招待とても光栄に思いました。11 年以来でテメル大統領が訪日したということもありまして、それについて色々話させていただきました。E メールアドレスもありますので、何かあれば是非声をおかけください。