

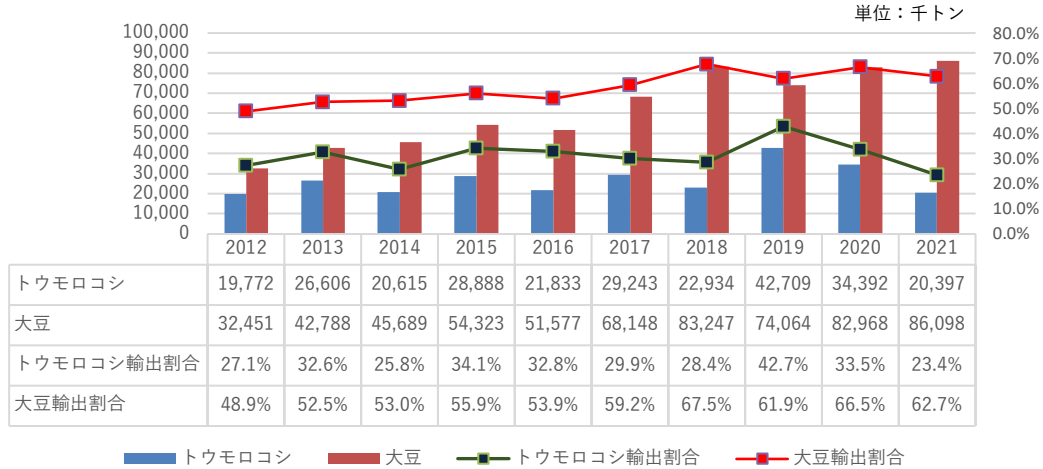
令和3年度

中南米日系農業者等との連携交流・ビジネス創出委託事業

穀物の輸送インフラの整備状況調査等報告書

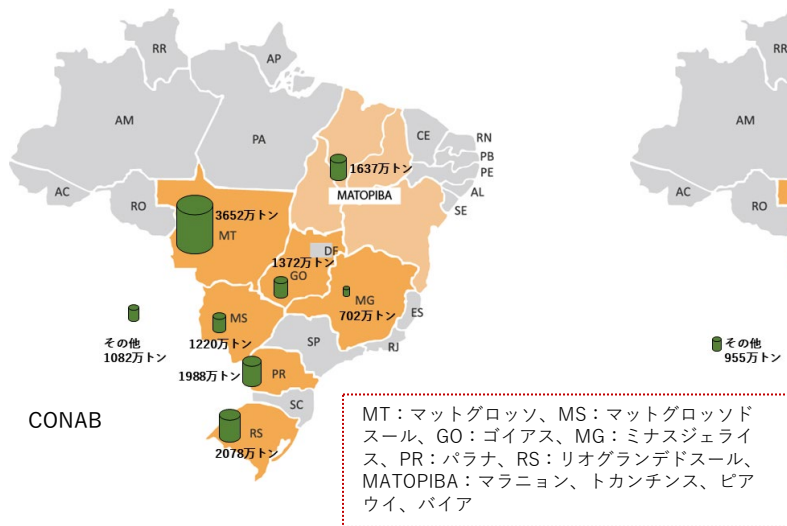
1)大豆とトウモロコシの生産量と輸出量の推移

大豆とトウモロコシの生産量と輸出の割合



出典：MAPA, CONAB

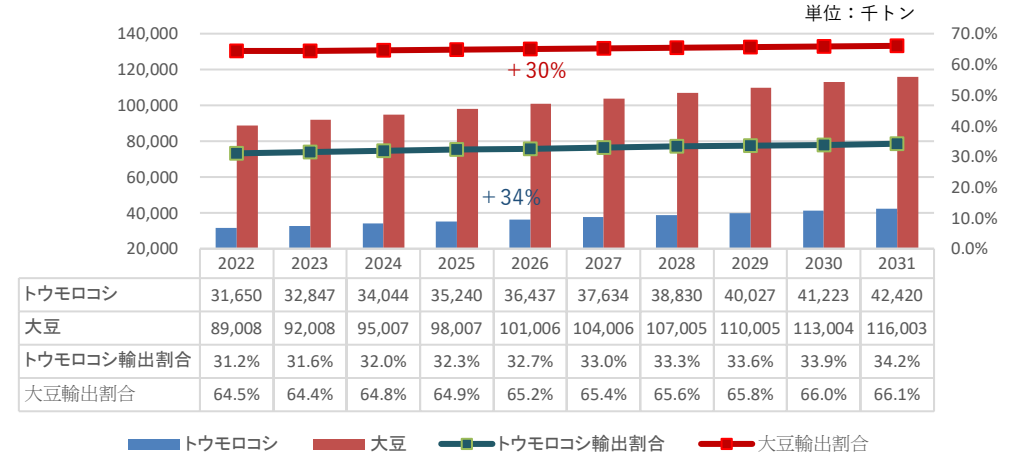
大豆の生産分布（2020/21年）



トウモロコシの生産分布（2020/21年）



大豆とトウモロコシの生産量と輸出量の割合の予測

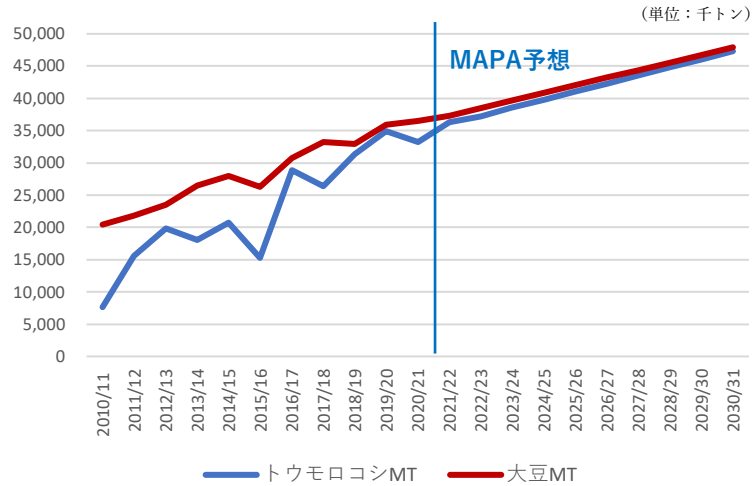


MAPA, CONAB

- 2021年のトウモロコシは前年の大豆の作付けの遅れ、降雨不足が二期作（大豆の裏作）に影響して生産量が減少している。2031年までは年平均3.3%で増加することが見込まれており、同年の生産量は4242万トンが予測されている（MAPA）。生産量のうち輸出に向けられる割合は27.1%から33.5%の間を前後しているが（平均31%）、2031年には34.2%になることが予測されている。トウモロコシの輸出量は、国際相場、国内の養鶏、養豚業界の需要、中国の買付量によって影響を受ける。
- 大豆は2012年から2021年まで年平均で11.45%も増加してきた。中国が買付を増やしてきたことの影響が大きい。2031年までの予測では、年平均の増加率は2.99%に下がることが見込まれているが、それでも約30%の生産量の増加が予測されている。大豆の輸出に向けられる割合は年々増加しており、2031年には66.1%が国外に向けられることが予想されている。
- 生産州の分布を見ると、マットグロッソ州が大豆、トウモロコシともに最大で、それぞれ2021年は27%、38%のシェアをもっている。大豆についてはマトピバ地域が2位で存在感がある。
- 2031年までの穀物全体の予測ではマットグロッソドスール州を含む中西部とマトピバ地域の増加率がブラジル全体の平均を上回っており、将来的にも穀物生産の中心になるとされる。

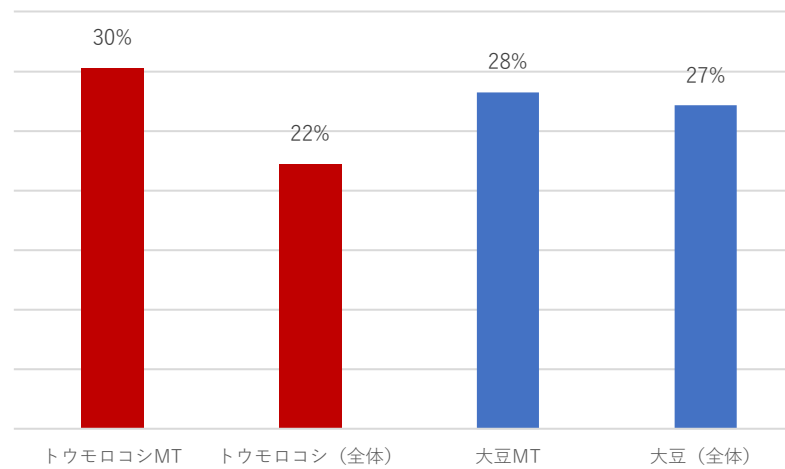
2) マットグロッソ州の穀物生産

2021/22から2030/31年までの生産量の予想

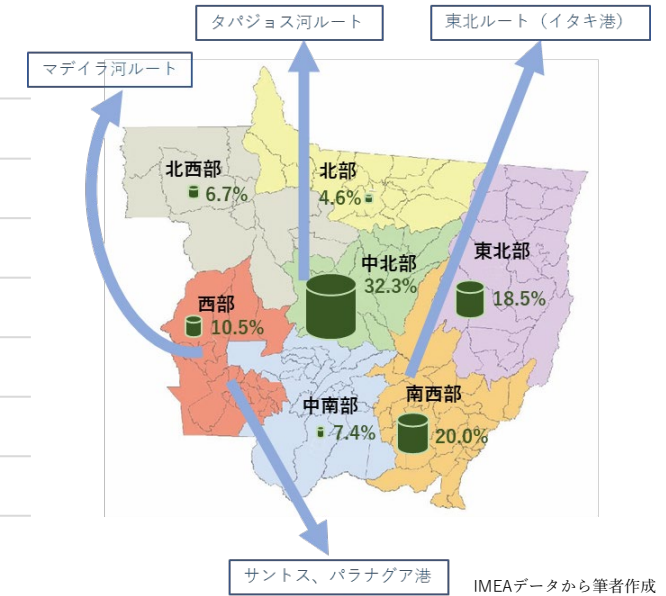


MAPA, CONAB

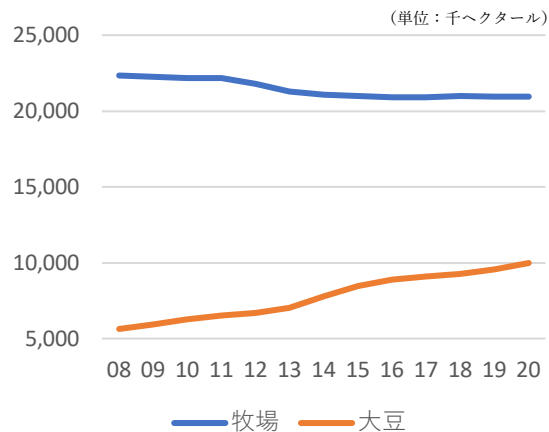
2021/22から2030/31年までの増産率の予想



MAPA, CONAB



牧場と大豆生産面積の推移



MAPBIOMAS

マットグロッソの大豆の輸送先の割合

輸出港	割合
ベレン/バルカレーナ	27.55%
マナウス/イタコアチアラ	7.19%
サンルイス (イタキ)	7.99%
サンタレン	9.73%
サントス	42.32%
その他	5.24%

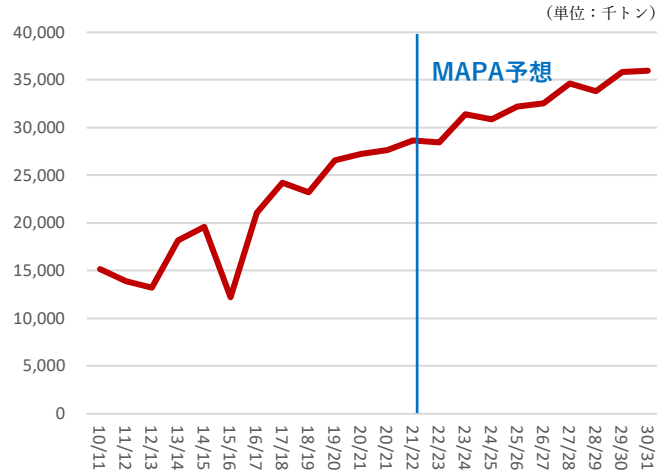
	2017	2018	2019	2020	2021
北部港	42.66%	44.70%	47.37%	52.75%	52.46%
サントス	46.75%	45.49%	41.10%	40.18%	42.32%
その他	10.59%	9.74%	11.28%	6.39%	4.61%

Comex Stat

- マットグロッソ州は大豆、トウモロコシともに最大の生産州であり、トウモロコシは年によって生産量は上下するが、増産傾向を続けている。2030/31年までの予測 (MAPA) でも大豆は28%、トウモロコシは30%の増産が見込まれている。
- 同州は畜産州でもあるが、牧場の耕地への転換または、穀物と肉牛生産を組み合わせたインテグレーション生産 (ILP - Integração Lavoura Pecuária) が近年、増えてきており、それが作付面積の拡大に寄与している。
- マットグロッソの穀物生産が増加したのは1990年代以降で、セラード開発の一環として政府が力を入れたこと、それに伴い南部諸州の資金力のある生産者が安価な土地を求めて入植、開発したこと、土地が平坦で機械化農業に適していたことなどが要因である。
- 北部から輸出では3つのルートが使われており、ベレン/バルカレーナ港のシェアが最大なことから、タバジャス河ルートがもっとも使われているものと思われる。北部ルートの開発はマットグロッソの穀物輸出を促進させることを主目的としているともいえる。
- 現在の輸出港ではサントス港が42%で最大だが、シェアは下がってきており北部の各港の合計はすでにサントスを超えている。
- 北部の各港のシェアはベレン/バルカレーナ港が最大で28%であるが、国道BR-163号のアスファルト工事の収量が影響していると思われる。

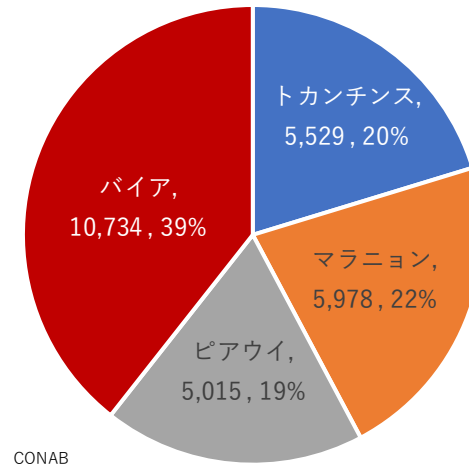
3) マトピバ地域での穀物生産

マトピバ地方の穀物の生産量の推移と予測

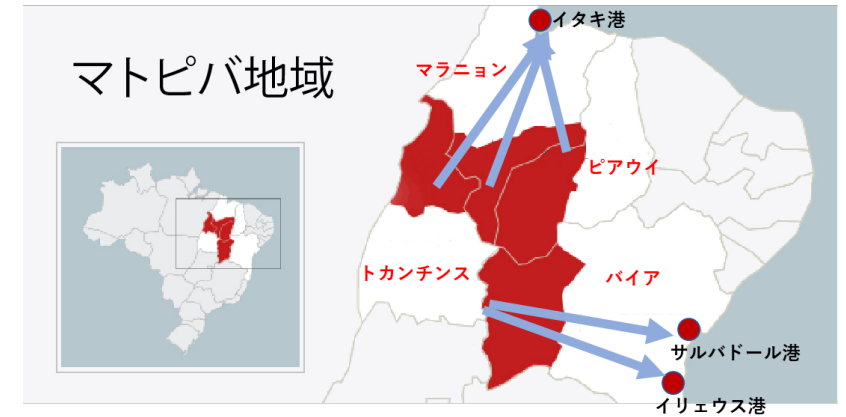


MAPA, CONAB

マトピバの各州の穀物生産量のシェア (2020/21年)



CONAB



各州の大豆の輸出港のシェア (2021年)

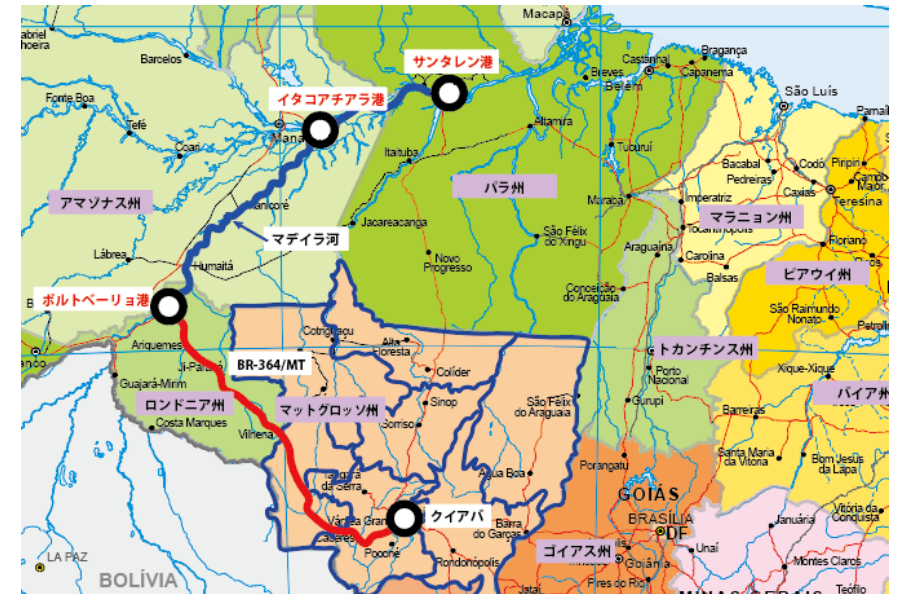
州・港	バイア	マラニョン	ピアウイ	トカンチンス
ベレン/バルカレーナ		2.53%	1.71	2.57%
サルバドール	68.96%		7.69%	2.66%
イタキ	25.46%	97.47%	90.60%	94.70%
イリェウス	4.58%		0.01%	
ヴェイトリア	0.68%			0.06%
サントス	0.32%			

IMEA

- マラニョン、トカンチンス、ピアウイ、バイア州の主にセラード植生をもつ地域をマトピバと総称する。総面積は7317万ヘクタール (91%) がセラードである。
- 機械化に適した平坦地であり、水資源が豊富である。バイア州西部が穀物、綿花、コーヒー生産の中心で、ピボットセンターによる灌漑が行われている。
- 1980年代の終わりから主に南部諸州の生産者が移ってきて開発が始まった。1994年に解散したコチア産業組合もバイア州バレイラスに営農団地を設け、組合員の子弟が中心になって開発に参加した。
- 開発が本格化した1990年から生産量は急カーブで増えたが、過去10年 (2020/21年~2020/21年だけでも年平均6.03%の成長で、80%生産量を増やしている。MAPAによる予想でも2030/31年まで年平均2.56%の成長が見込まれている。
- 粗放的な牧畜が行われていた広大な土地を企業が買収して、開発を進めた地域であるため、ブラジル国内でも土地問題が多発している地域でもある。
- バイア州 (西部地域) が穀物 (大豆、トウモロコシ) 生産の約40%を占めており、同地域の生産物の約70%は、陸路でサルバドール港に送られて輸出されている。イタキ港の利用は25%で。その他の州では90%以上が南北鉄道、カラジャス鉄道に加え陸路でイタキ港まで運ばれて輸出されている。
- マトピバにはまだ粗放で疲弊した牧場が多く存在し、それが穀物生産へ転換されていくことが予想されている。

5) 北部地域での穀物輸出ルート（マデイラ河ルート）

概要	<p>主にマットグロッソ州西部の生産物を、国道364号（BR-364）を利用したトラック輸送によって Rondônia 州のポルトベリョに輸送、同港でバージ（舢舨）によってパラ州のサンタレンあるいはイタコアチアラ港まで運び、外洋船に積み替えて輸出するルート。</p> <p>1990年代後半から Cargill、Amaggi 社がターミナルを開設してルートを開拓した。洪水期（3～4月）は喫水6.10mまでの船舶、乾期（8～9月）は喫水2.10mまでの船舶の航行が可能。</p>
ポルトベリョ港	<ul style="list-style-type: none"> 管理機関は Rondônia 港湾水路会社（SOPH - Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia） 輸送能力は年間500万トン。平均400台/日のトラックが荷下ろし。 ターミナル水深：マデイラ河の推量によって2.5～17.5メートルと季節によって上下する。 積み出しされる貨物の大部分は大豆とトウモロコシであり、そのために開発されたルートである。 2019年をピークに減少しているが、これはBR-163の舗装が完了し、タバジヨス河ルートが増えたためと考えられる。
接続道路	<ul style="list-style-type: none"> BR-364/MT（クイアバ/ポルトベリョ）、BR-319/MT（マナウス/ポルトベリョ）、BR-425/MT（グアジャラ・ミリン/ポルトベリョ）。BR-364はPPIのコンセッションのプロジェクトの一つに入っており、複線化が計画されている。
接続鉄道	<ul style="list-style-type: none"> なし。中西部と南東部を結ぶFeronorteをポルトベリョまで伸ばすという構想はあるが、具体的な動きはない。
主な利用生産地	<ul style="list-style-type: none"> マットグロッソ州西部、Rondônia 州



ポルトベリョ港輸送実績の推移

（単位：トン）

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
大豆	1,494,441	1,489,515	1,415,508	1,820,126	1,309,500	1,276,534
大豆粕	7,313	104		670		
トウモロコシ	567,710	605,871	239,997	107,518	78,833	35,785
合計	2,069,464	2,095,491	1,655,506	1,928,314	1,388,333	1,312,319
割合	92.5%	97.0%	92.4%	91.8%	84.2%	84.7%
港総計（積出）	2,237,508	2,160,793	1,791,171	2,099,455	1,648,204	1,548,464

ポルトベリョ港
写真：Moviemtno Pró-Logística,
Diálogos hidroviáveis corredores
multimodais



6) 北部地域での穀物輸出ルート（タパジヨス河ルート）

概要	主にクイアバからつながる国道BR-163号を利用して、マトグロッソ州北部、中央部の穀物をパラ州イタイトゥーバ（ミリチトゥーバ）港にトラックで輸送、そこからサンタレン、ヴィラデコンデ（バルカレーナ）港まで水上輸送して外洋船に積み替えて輸出するルートである。
イタイトゥーバ港	<ul style="list-style-type: none"> 管理機関はパラ州港湾会社（CDP - Companhia Docas do Pará）。 AmaggiとBungeの合弁会社のUnitapajós、Cargill、Hidroviás do Brasil、Bertolini、Cianportがターミナルをもっている。
接続道路	<p>【BR-163】パラ州からリオグランデドスール州までを貫通する幹線道路である。マトグロッソ州とパラ州の部分は、1970年代のはじめに工事が始まり1976年に開通した。その後、舗装工事が進まないままミリチトゥーバ港までの穀物輸送に利用されていたが、とくに雨季は通行不能になることが多い状態が続いた。2020年にミリチトゥーバまでの舗装が完成しタパジヨス河ルートの優位性に貢献することになった。</p> <p>2021年7月、コンセッション方式によって入札が行われ、Via Brasil社がで営業権を落札した。投資額は18億7000万レアル、オペレーションコストは12億レアル。</p>
接続鉄道	<p>現在はないが、BR-163号に沿う形で、Sinopとミリチトゥーバ港までを結ぶ鉄道Ferrogrão (EF-170) の建設が予定されている。工事はPrograma de Parceria de Investimentos (PPI) 昨年中に入札が行われる予定だったが、路線がインディオ保護区を通るため、プロジェクトの実施について最高裁 (STF) に持ち込まれており、6月に判決が出る見込みとなっている。投資額は252億レアル、オペレーションコストは492億5000万レアルが陸上運輸局 (ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres) 見込まれている。2020年（初年度）2340万トン、10年後に33354万トン、2040年に3863万トン、2050年に4060万トンの需要量が試算されている。</p>



ミリチトゥーバ港写真：Moviemtno Pró-Logística, Diálogos hidroviáveis corredores multimodais



サンタレン港写真：Moviemtno Pró-Logística, Diálogos hidroviáveis corredores multimodais



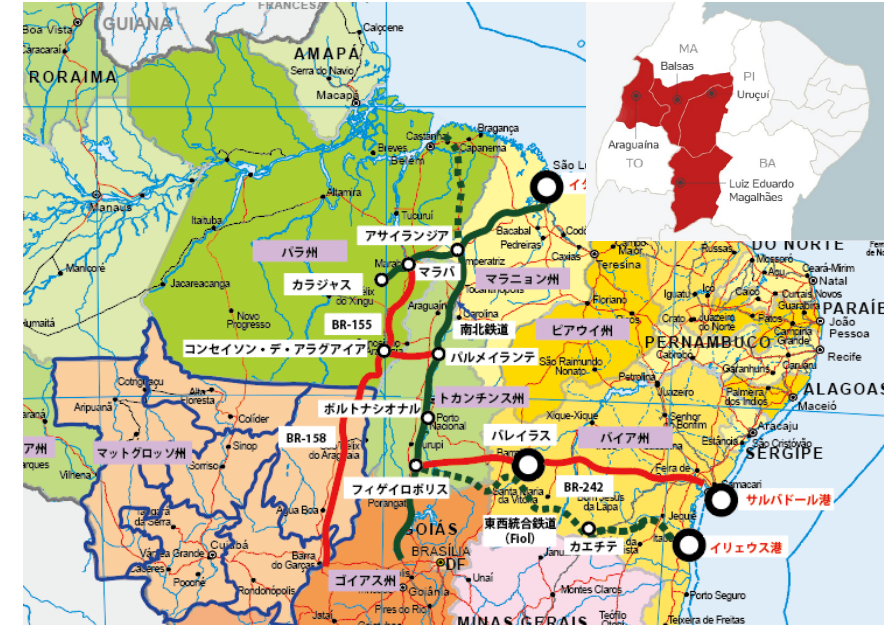
ミリチトゥーバ港輸送実績の推移

(単位：トン)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
大豆	497.996	298.698	361.918	260.623	913.416	716.009
トウモロコシ	250.924	223.192	191.820	392.630	728.962	0
合計	748.920	521.890	553.738	653.253	1.642.378	716.009
割合	97,3%	97,5%	95,0%	100,0%	99,9%	99,7%
港総計（積出）	769.442	535.308	582.934	653.254	1.644.796	718.363

7) 北部地域での穀物輸出ルート（東北部ルート）

イタキ港向け	
概要	主にマトグロッソ州北東部、マトピバ地域、ゴイアス州北部で生産される穀物を南北鉄道とそれに接続するカラジャス鉄道（鉄鉱石生産最大手のVale社が運営）、を利用、また陸路で輸出港であるマラニョン州のイタキ港まで輸送するルートである。貨物はポルトナシオナルとパルメイランテの両ターミナルで積みかえられ、アサイランジア経由でイタキ港まで輸送される。
接続道路	BR-222、MA-006、BR-135。マットグロッソ州北東部で生産される穀物は、国道BR158とBR155でカラジャス鉄道と接続するパルメイラ、ポルトナシオナル・ターミナルで貨車に積みかえられる。BR158はパラ州から南部のリオグランデドスール州までを縦断する道路だが、マットグロッソ州内の一部が未舗装なため工事が進行中である。
接続鉄道	南北鉄道、カラジャス鉄道。運営はVLI Logística。南北鉄道はパラ州からリオグランデドスール州までを縦断する貨物輸送を目的とした鉄道で、全線完成すれば4155キロに達する。
貨物の生産地	マトグロッソ州北東部、マトピバ地域、ゴイアス州北部。
サルバドール港向け	
概要	バイア州のセラード地帯であり、同州の主要穀物生産地域である西部の穀物を輸出港のサルバドールまで運ぶルートである。輸出量の約70%がサルバドールから輸出されている。同州の大豆の大豆の生産量は（2020/21年）マトピバ全体の約42%を占め、地域内で最大の生産地となっている。
接続道路	国道BR242によってサルバドール港まで送られ輸出されている。イタキ港経由も約25%ある。BR242は隣州のトカンチンスまでの道路の整備が遅れており課題となっている。
貨物の生産地	バイア州西部



イタキ港
写真：EMAPサイトから

南北鉄道の輸送実績の推移

(単位：トン)

	2017	2018	2019	2020	2021
大豆+大豆粕	2,714,047	3,862,960	3,832,733	3,965,827	5,065,645
トウモロコシ	1,463,325	1,071,075	2,002,480	2,151,846	1,928,149
合計	4,177,372	4,934,035	5,835,213	6,117,673	6,993,794

8) 北部地域からの穀物輸出

大豆、トウモロコシのみ（輸出統計から）

北部地域からの輸出量と割合

（単位：千トン）

	2019		2020		2021	
	輸出量	割合	輸出量	割合	輸出量	割合
北部地域（Arco Norte）	38,449	29.5%	42,044	32.1%	38,335	31.9%
その他	91,669	70.5%	89,117	67.9%	81,999	68.1%
全国	130,117		131,161		120,334	

北部地域の各港からの輸出量と割合

サンルイス/イタキ	11,302	8.7%	12,651	9.7%	13,035	10.9%
ベレン/バルカレーナ/ヴィラデコンデ	11,234	8.6%	13,281	10.1%	12,138	10.1%
サルバドール	4,152	3.2%	4,328	3.3%	3,963	3.3%
マナウス/イタコアチアラ	5,339	4.1%	4,327	3.3%	4,349	3.6%
サンタレン	6,130	4.7%	7,030	5.4%	4,593	3.8%
サンタナ	291	0.2%	427	0.3%	257	0.2%

その他の港からの輸出量と割合

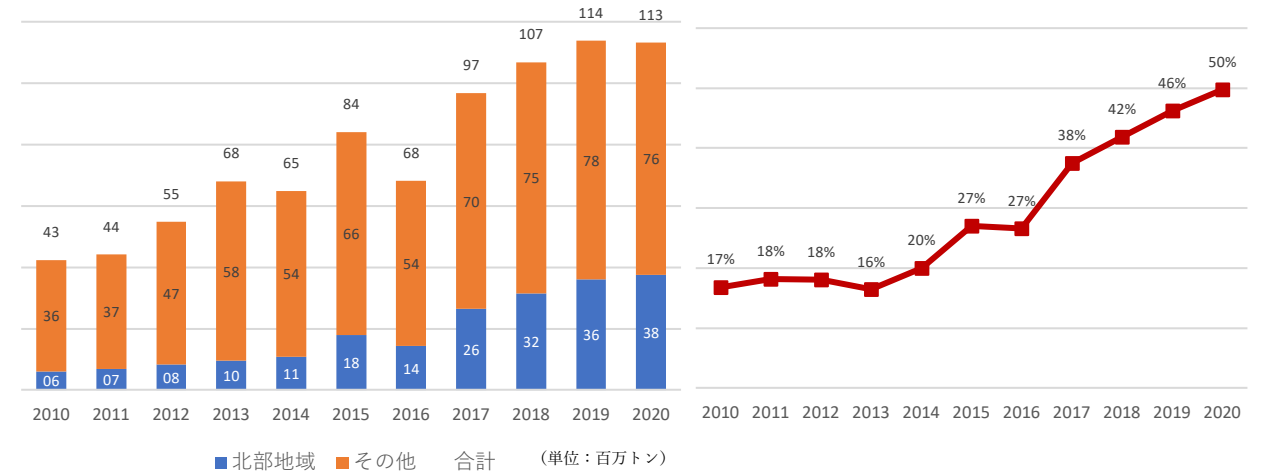
サントス	40,968	31.5%	41,326	31.5%	37,531	31.2%
リオグランデ	16,042	12.3%	12,029	9.2%	15,269	12.7%
パラナグア	21,371	16.4%	21,666	16.5%	17,787	14.8%
サンフランシスコ・ド・スール	5,850	4.5%	6,578	5.0%	5,466	4.6%
ヴィトリア	5,433	4.2%	5,562	4.2%	4,566	3.8%
イビトゥーバ	1,635	1.3%	1,421	1.1%	821	0.7%
その他	370	0.3%	443	0.3%	349	0.3%
合計	130,117		131,069		120,124	

Comex Stat

農産物ドライバルク全体（港湾統計から。輸出統計と一致しない）

北部地域とその他の港の輸出量の推移

北部地域からの輸出量の割合の推移



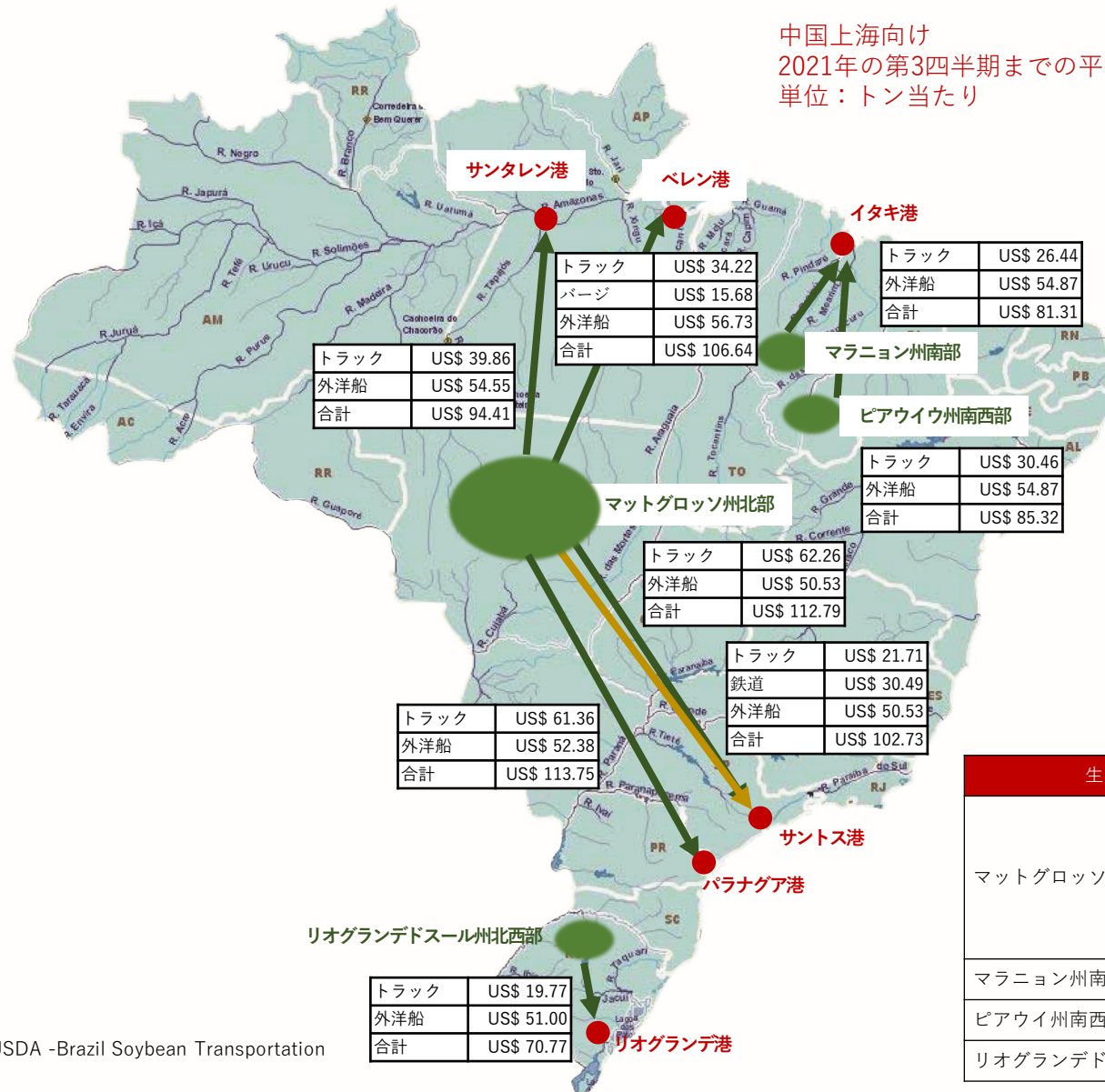
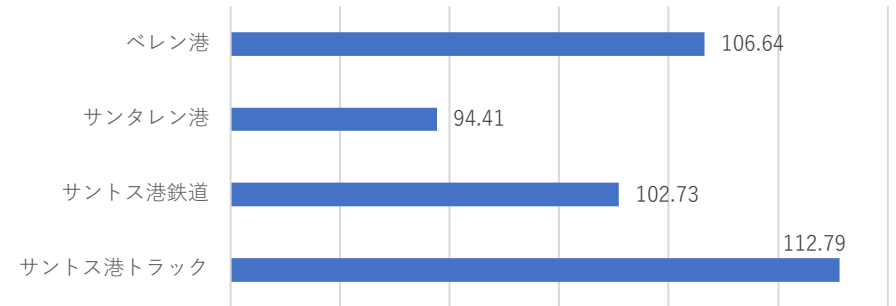
EPL, Anuário Estatístico de Transportes 2010 2020

- 港別は貿易統計（トウモロコシ、大豆のみ）、全体を見るために港湾のデータ（農産物ドライバルク全体）を用いた。
- 2021年の実績では港ではサンルイスとベレンが最大でほぼ同じ割合となっている。
- トウモロコシと大豆のみで見た場合、北部の各港のシェアは約30%。
- 全国で最大は約30%を占めるのはサントス港で、南部のパラナグア、リオグランデが続く。過去3年ではシェアはほぼ変わっていない。
- 農産物ドライバルク全体で見た場合、年々、北部各港のシェアは上がっており、2020年では約半分を占めるようになり、重要さが増していることがわかる。

9) 各穀物輸出ルートへの運賃

中国上海向け
2021年の第3四半期までの平均価格
単位：トン当たり

マットグロッソ州北部からの各港向け運賃の比較 (US/トン)



- 2021年はどのルートも運賃が上がっているが、これはディーゼルの高騰が要因である（43%上昇）。
- マットグロッソ州北部からベレン向けの運賃が2019年から20年にかけてもっとも下がっており、もっとも競争力がある。これはBR-163の舗装が完成したことによると考えられる。BR-163はコンセッションの競売が終わっており、将来的に道路事情は改善することが見込まれている。さらにFerrogrão鉄道が計画されているので、それらが運賃に影響してくるものと思われる。
- サントス向けは全行程トラックと鉄道を組み合わせたルートがあるが、鉄道のオプションの方が安くなっている。

単位：US\$/トン

生産地	輸出港	陸路	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
マットグロッソ州北部	サントス港	トラック	119.82	112.08	112.92	92.04	113.75
		トラック+鉄道		107.10	101.25	85.00	102.73
	サンタレン港	トラック	85.83	93.67	87.10	72.86	94.41
	ベレン港	トラック+バージ			100.45	81.35	106.64
マラニョン州南部	イタキ港	トラック	67.25	71.48	67.80	60.85	81.31
ピアウイ州南西部	イタキ港	トラック	74.00	80.41	74.15	63.83	85.32
リオグランデスール州北西部	リオグランデ港	トラック	58.02	60.27	58.99	52.13	70.77

10)インフラ計画

物流計画公社（EPL）が作成、2021年に発表された2035年までの運輸ロジスティックについての長期の総合戦略的プラン。4年ごとの更新が予定されている。
 これに基づいて、民間企業とのパートナー事業、コンセプション、政府投資の計画が作られる。戦略は2017年の全国の輸送実績をもとに、2035年の輸送インフラの姿を計画中・実行中のプロジェクトの実施、規制・法令の変更、新技術の開発、経済成長による需要増加などによって、9つのシナリオのシミュレーションが行われており、最大で7890億レアルの投資が必要になるとしている。
 輸送方法の割合は2017年当時の道路が66.21%、鉄道が17.69%だが、2035年にはそれが54.54～41.44%、30.71～42.91%になりポジションが逆転すること想定しており、とくに中西部と北部の港を結ぶ鉄道網の拡充によって穀物輸送に与える影響は大きい。

長期インフラ計画
 (PLPI - Plano Integrado de Longo Prazo da Infraestrutura 2021-2050)

2050年までの長期的視点で策定されたインフラについての国家の総合的プラン。省庁間インフラ計画委員会（CIP-Infra）によって2021年12月に承認された。運輸以外の通信、エネルギー、衛生、都市モビリティ、水資源なども含む総合的なものである。北部輸出ルートについては、ゴイアスと Rondônia を結ぶ FICO（中西部統合鉄道）、バイアとトカンチンスを結ぶ FIOLE（東西統合鉄道）、サンルイス、アルカンタラ港ターミナルなどが大型プロジェクトとして取り上げられている。

統合運輸計画
 (PIT - Planejamento Integrado de Transportes)

PNL策定を指示したインフラ省令第123号。2020年8月に公布。

全国物流計画2035
 (PNL 2035 -Plano Nacional de Logística)



セクタープラン
 (Planos Setoriais)

PNL 2035に基づいてセクターごとに策定、実施されるプロジェクト

セクターパートナー計画
 (PSP - Planos Setoriais de Parcerias)

セクターパートナー計画
 (PGP - Plano Geral de Parcerias)

政府投資計画

PPI（公民共同投資プログラム）に基づいて策定、実施される民間企業主体プロジェクト

11)政策

【全国運輸政策（PNT - Política Nacional de Transportes）】

- 2018年に発表された運輸部門に関する最高レベルの基本政策、指針である。運輸関連の計画実施にあたり原則、目的、基本的な指針、手段が定められている。
- 最新の物流についての基本プランである全国物流計画2035もPNTを方針に沿っており、その目標にどれだけ近づいているかを指標化して評価している。
- 生命の尊重、卓越した制度、計画と地域統合、持続可能なインフラ、効率的な物流、経済・社会・地域開発、社会的・環境的な責任、国際的な統合と協力が基本方針としてあげられている。

【投資パートナーシップ（PPI - Programa de Parcerias de Investimentos）】

- 民間企業の資本、技術によって主にインフラ開発を行うためのプログラムで、2016年に創設。
- プロジェクトの内容の評価を行い大統領に進言するPPI評議会（CPPI - Conselho do PPI）と各省の調整などを行うPPI局（Secretaria do PPI）がある。
- PPIで適格とされたプロジェクトは、国家的な優先事項として扱われる
- 民間とのパートナーシップには、コンセッション、コンセッションだが政府の補助金が見込まれるPPP（Parceria Público-Privada）、民営化、一定期間事業・施設を民間に移譲する（Desestatização、脱国営化）その他のパターンがある。

【鉄道認可プログラム（Pro Trilhos）】

- 鉄道敷設を従来の入札制ではなく、事業者の建設計画の認可によって行うという制度で、2021年12月に公布された。
- 1月現在で64の計画が（鉄道60件、ターミナル4件）が22社によって申請されている。合わせると1800億レアルの投資で1万5000キロの規模になるという。
- 鉄道輸送の供給を増やし、生産物の競争力を増すことになると農業界は歓迎している。

【カボタージュ輸送活性化プログラム（BR do Mar）】

- 国内の港間の輸送を促進させるための総合プログラムで2022年1月に認可された。
- カボタージュの供給を増やし、競争を促し、新しいルートを作り、コストを削減することを目的としている。
- 今後3年間で石油・デリバティブ輸送専用船を除くカボタージュ専用船隊の能力を40%拡大することなどを目標に掲げている。

主な北部ルート関連のPPIプロジェクト

プロジェクト	概要	状況
Ferrogão鉄道	マットグロッセ州のシノッポからパラ州のミリートゥーバ港を結ぶ全長933キロの鉄道のコンセッション。初年度は2120万トン、30年後には5100万トンの貨物輸送は見込まれている。。	2020年に連邦会計検査院（TCU - Tribunal de Contas da União）が裁可。2022年第一四半期に競売が予定されている。
Ferrovias Norte-Sul（南北鉄道）	サンパウロ州のエストレラ・ドエステからトカンチンス州のポルト・ナシオナルを結ぶ1537kmの鉄道のコンセッション。主にマトピバ地域の生産物のイタキ港への搬出に利用される。	2019年7月にRumo Multimodalと契約。
Ferrovias de Integração Oeste-Leste鉄道（FIOL、東西統合鉄道）	バイア州からトカンチンス州を結ぶ1527キロの鉄道のコンセッション。マトピバ地域最大の穀物生産地であるバレイラス、ルイスエドワルドマガリャンエスを通り、バイア州南部のイリュウス港につながる。	2023年第4四半期に競売の予定。
国道BR-163号	コンセッション。アスファルト工事の終わったマットグロッセ州のシノッポとミリートゥーバ港を結ぶ国道BR-163号のコンセッション。	2021年7月に入札が終わり、2022年第1四半期にConsórcio Via Brasil BR163社と契約の予定。
サンタレン港のターミナル貸与		2018年9月に競売が行われたが入札会社がなく、再検討中。
サンタナ港のターミナル貸与	大豆粕を中心とした固形農産物バルクの取り扱いと貯蔵のためにリース。	2021年8月に競売を実施、2022年第一四半期にCaramuru Alimentos社との契約が予定されている。
サルバドール港、アラツ港、イリュウス港の運営移譲	連邦公社であるCodebaによって運営されている港の運営移譲。	プロジェクト検討中、2023年第4四半期に競売の予定。
サンパウロ州からアクレ州までを結ぶ各国道	コンセッション。マットグロッセ州からロンドニア州のポルトベリョ港を結ぶBR-364が含まれる。	2022年第4四半期に競売の予定。
国道BR-158、155号	マットグロッセ州東部のリベイロン・カスカリエイラからカラジャス鉄道（イタキ港向け）に接続するパラ州のマラバまでの道路のコンセッション。	2022年第4四半期に競売の予定。

12) 課題

河川水路の整備

- 雨季と乾季の水深の差が激しいためマデイラ河は浚渫工事が必要とされている。
- マットグロッソ州とマトピバの生産物の輸送にポテンシャルをもっているアラグアイア河・トカンチンス河ルートは、パラ州のマラバ、バイアン間の約30キロが岩礁がネックになってバージ輸送が限られている。環境への影響調査は終わっており、IBAMA（環境庁）の許可待ちの状態である。

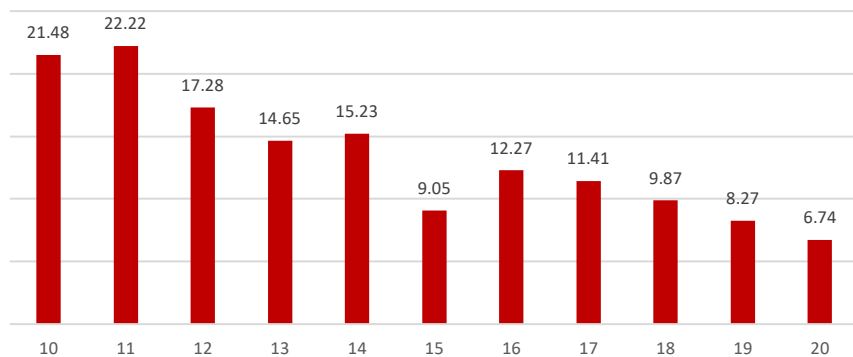


アラグアイア河・トカンチンス河ルートの岩礁
写真：インフラ省

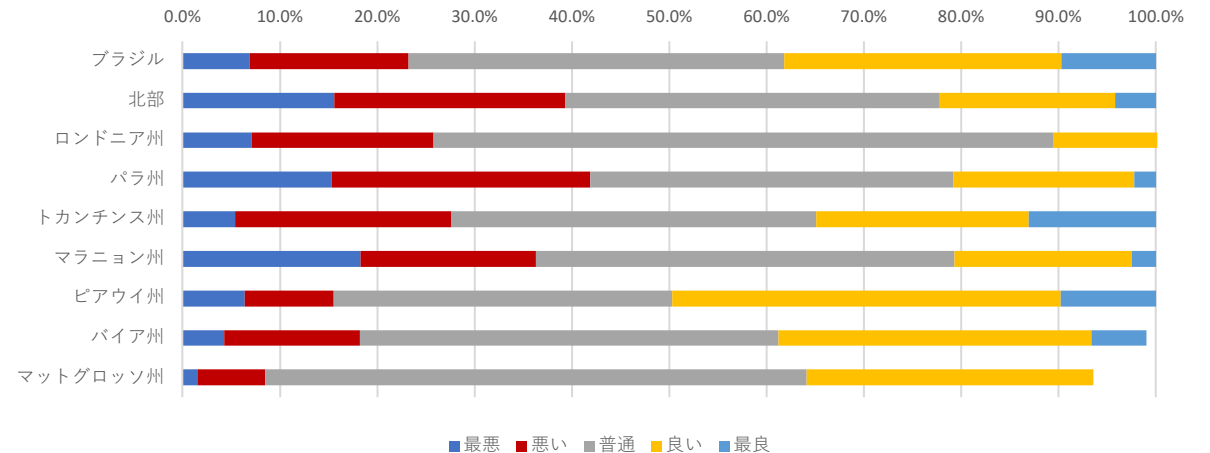
道路のコンディション

- CNT（全国運輸連盟）が発表したデータによれば、北部州の道路の39.3%が「最悪」もしくは「悪い」の評価で、ブラジル全国の23.2%を大きく上回る。マトピバではイタキ港のあるマラニョン州が36.3%と状況が悪い。
- 連邦政府の道路への投資は年々下がってきている。2020年の投資額は2011年のピークの30%にすぎない。その結果、道路の総距離も1万400キロで2014年の水準から横ばいである。

道路に対する公共投資額の推移



北部ルートの各州の道路の状況



CNT, Pesquisa CNT de rodovias 2021